THE DEPUTY CHAIRMAN: No, not one second, please. आप बैठिए, तशरीफ रखिए। आपकी गाड़ी चालू नहीं हुई है। मंत्री जी बोलिए। अगर इन लोगों की कोई समस्या होगी, जाहिर है कि एमपीज़ लोगों की अपने रीजन की समस्या होती है, उन पर आप ध्यान दीजिएगा। उनके सवालों का जवाब जहां तक आप दे सकते हैं, कुछ सेटिसफाई आप उनको कर सकते हैं तो करिएगा।

I know, it is a very tough job to make everybody satisfied. Please reply.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1997-98

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): आदरणीय उपसभापति महोदया, मैं सर्वप्रथम माननीय संसद सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेलवे के बजट में जिस तरीके से उन्होंने इन्टरेस्ट लिया है और मार्गदर्शन करने का काम किया है। रेल बजट पर 9 घंटे से ज्यादा डिबेट चली और काफी माननीय संसद सदस्यों ने अपने बहुमूल्य विचार रखे। दोनों सदनों में मैं जिज्ञासा देख रहा हूं, इसी बार ही नहीं पहले भी जिज्ञासा रही है, यह इस बात का द्योतक है कि रेलवे के प्रति और जो रेलवे का महत्व है वह काफी आम लोगों के जन-जीवन से जुड़ा हुआ है। अभी प्रत्येक रेलवे जोन की हमारी मीटिंग भी चल रही है। रेलवे कंसलटेटिव कमेटी के अलावा अगल-अलग माननीय संसद सदस्यों के प्रतिनिधि मंडल और स्टेट्स के प्रतिनिधि मंडल आये और उनसे विचार-विमर्श जारी है। जैसा कि मैंने उस दिन कहा था कि माननीय संसद सदस्यों के जो पाइन्ट्स हैं मैं उन पाइन्ट्स में स्वयं जाने का काम करूंगा। मैंने उस दिन आपसे आग्रह किया था कि एक पालिसी मेटर का सवाल है और एक इंडीविजुयली ट्रेन का सवाल है। इंडीविजुयली या जो प्रोजेक्ट्स का मामला है इसमें माननीय सदस्यों से मैं यह आग्रह करना चाहूंगा। चूंकि यह वोट आन अकाउन्ट है और दो महीने का बजट पास हो रहा है, स्टैंडिंग कमेटी में यह मामला जायेगा और स्टैंडिंग कमेटी की राय लेकर के फिर दोनों सदनों में यह बजट आयेगा। पिछली बार हाउस की राय हुई थी इसलिए बिना स्टैंडिंग कमेटी में गये हुये ही रेलवे बजट को पास कर दिया गया था। उसका नतीजा यह हुआ कि स्टैंडिंग कमेटी ने थोड़ी सी उसके खिलाफ आब्जरवेशन दी इस बार काफी समय है और मैं नहीं चाहता हूं कि जब सदन की स्टैंडिंग कमेटी है तो उसको किसी तरह से बाई पास किया जाये। हम आपके बीच में आये हैं कोई 31 मार्च तक रेलवे बजट पास नहीं हो रहा है हमें काम करना है, पैसा खर्च करना है तो आगे के दो महीने के खर्च की मंजूरी के लिए हम आपके पास आये हैं और जब रेलवे का पूरा का पूरा बजट स्टैंडिंग कमेटी से आयेगा तो माननीय संसद सदस्यों को अपने विचार व्यक्त करने का मौका मिलेगा और मुझे भी जवाब देने का मौका मिलेगा। जैसे मेरे पास स्टेटवाइस पूरी-पूरी लिस्ट भी है लेकिन मैं समझता हूं कि उसमें बहुत समय लग जायेगा। क्योंकि जब हम एक बार आपको जवाब दे देंगे चिट्ठी में, उसके बाद आपको उस चिट्ठी के आधार पर आपका सैटिस्फैक्शन नहीं होता है या आपकी कोई गिरवेन्सेस रह जाती हैं तो आपको पूरा-पूरा अधिकार है कि आप उस मुद्दे को पुनः रखें। चूंकि मैंने एक-एक माननीय सदस्य का भाषण देखा है और मुझको यह देखकर खुशी भी हुई है। इस बार काफी माननीय सदस्यों ने अलग-अलग प्रोजेक्ट्स के संबंध में, गाड़ियों के संबंध में तथा अन्य चीजों के संबंध में मामला उठाने का काम किया है। इसलिए मैं सबसे पहले जो माननीय सदस्य अभी बतला रहे थे, मैं उनकी समस्या को भी जानता हूं लेकिन प्रोजेक्ट का नाम नहीं लेना चाहता हूं। आप बोलेंगे तो कहेंगे कि पटियाला से नरवाना का क्या हुआ, आप बोलेंगे कि हमारे बिलासपुर जोन का क्या हुआ? इसलिए मैं आपकी गाइड लाइन चाहता हूं कि आप मुझे गाइड लाइन दें। मैंने माननीय सदस्यों को सुना है उससे हमको काफी प्रेरणा भी मिली है तथा मार्गदर्शन भी मिला है। इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि जो हमारे पॉलिसी के संबंध में मुद्दे हैं, इनसे संबंधित हम अपने विचारों को रखेंगे और इस बीच में 31 तारीख को या 30 अप्रैल से पहले हर माननीय सदस्य का जो प्रोजेक्ट के संबंध में सुझाव है, उसके संबंध में विस्तृत जानकारी इस मामले में हम आपको पत्र के द्वारा दे देंगे। उसके बाद जब रेलवे का बजट आयेगा तो उस प्रोजेक्ट के संबंध में आप अपने विचार रख सकते हैं। उसमें यदि आपको हमारी बात अच्छी लगे तो आप धन्यवाद देंगे, अच्छी नहीं लगे तो आप अपने विचारों को रखने का काम करेंगे, यह मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूं। जैसा आपकी अनुमति होगी उसी के अनुसार मैं मूव करूंगा।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (राजस्थान): मंत्री जी जो पालिसी के बारे में बतलाने वाले है, बड़ी अच्छी बात है। इंडीविज्युअल प्रोजेक्ट्स को इन्होंने डफर करके आगे की बात कही है। मैं केवल इतना जानना चाहता हूं कि यह किराया आप एक अप्रैल से बढ़ा रहे हैं या फाइनल बजट पास होने के बाद बढ़ायेंगे, इसके बारे में स्पष्टीकरण चाहता हूं।

श्री राम विलास पासवान: अभी तक जो नियम रहा है वह तो एक अप्रैल से ही बढ़ाने का रहा है।

उपसभापति: आप पॉलिसी बताइये।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी: बजट पास नहीं हो रहा है, वोट ऑन एकाउंट ले रहे हैं और केवल खर्चे की बात आप कर रहे हैं। जो नया बोझ डाल दिया गया है वह भी फाइनेल बजट पास होने के बाद ले आइये।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Pranab Mukherjee, would you like to say something?

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal): Madam, I would like to know from the hon. Minister, when he referred to the point that he is waiting for the Standing Committee's observation, what he means. So far as our Standing Committee is concerned, it scrutinises the expenditure. The Standing Committee scrutinises the expenditure and it does not approve the Railway Budget. As far as Vote-on-Account is concerned, in order to facilitate a detailed discussion, we just take the appropriation of a part out of the budget. It is nothing new. Therefore, all the policies and all the announcements which they have made, if I understand it correctly, will have to be implemented from the first day of the next financial year. It has its own implications. therefore, what does he expect from the Standing Committee? I read that he referred to it in the other House also that the Standing Committee may give some suggestions. So far as the role of the Standing Committee in relation to this part is concerned, it will just examine, scrutinise the expenditure and it will just come out with its recommendations. That is the objective. What is he expecting from it in regard to the Budget? If my translation is correct, he said that the whole Budget would be passed. That means the whole expenditure will be debated and passed. So far as the budget is concerned, he has placed the budget. therefore, I would like to know from him what he means.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yes, he has placed the Budget. चव्हाण साहब को भी कहने दीजिये, आप इकट्ठा जवाब दे देना।

SHRI S. B. CHAVAN (*Maharashtra*): Madam, if my understanding is correct, the procedure on Vote-on-Account clearly contemplates that you will not think in terms of new taxation. Committed expenditure part of two months has to be provided for and no taxation is contemplated in a Vote-on-Account. His presumption that he is going to impose taxes from 1st April and not after the whole thing is scrutinised by the Standing Committee, according to the procedure which I have been able to understand, does not hold good. That is why I would like to know from the Minister whether it is a correct procedure. Vote-on-Account does not contemplate this.

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, यह सारी की सारी चीजें सदन के ऊपर हैं। यह मैं अपनी तरफ से आपके ऊपर छोड़ता हूं। यदि सम्मानित सदस्य चाहते हैं तो मेरे पास हर स्टेट्स के प्रोजक्ट्स के संबंध में भी पूरी की पूरी जानकारी है। माननीय सदस्यों का जो विचार है उससे भी मैं पूरी तरह से....

श्री सुन्दर सिंह भंडारी: इस समय तो सीधा सवाल किराए का है।

उपसभापति: मंत्री जी, सवाल यह है कि जहां तक आप पालिसी की बात कर रहे हैं, ठीक है, आप पालिसी पर बोलिए। जो सजेशंस मेंबर्स दे दिए हैं या डिमांड की है, अपने एरियाज की, उसको आप बाद में डिसकस करना चाहते हैं। वह भी आप हाउस के सामने रख रहे हैं। I think the House will not have any objection to it. एक महीने का सवाल है। सवाल जो यहां रह गया वह यह है कि आप वोट आन एकाउंट लेने के लिए आए हैं। मेरे सामने बजट लिखा है, वोट आन एकाउन्ट नहीं लिखा है। अगर आप वोट आन एकाउन्ट के लिए यहां आए हैं तो जो आप पहली अप्रैल से किराया बढ़ायेंगे, यह उसके अन्तर्गत नहीं आता है, बराबर नहीं होगा। आप बजट के पूरे प्रपोजल सामने लेकर आए हैं जिसकी रूप से आप पहली अप्रैल से किराया बढ़ा सकते हैं। That is the thing. If it is a Vote-on-Account, you cannot do it. You have to clarify these three questions

which have been put because the Standing Committee will not come in the way.

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, यह सवाल उस सदन में भी उठा था। हम जो किराए में वृद्धि करते हैं यह कोई टैक्स नहीं है यह हम जो उनको सर्विस देते हैं उसका चार्ज है और इसलिए यदि हम टेक्नीकलीटीज में जाना चाहें तो रेलवे बोर्ड के अधिकार की यह चीज है। इसलिए मैं इस मामले को यहां नहीं रखना चाहता हूं। मैं सिर्फ इतना आग्रह करना चाहता हूं कि आप जैसा भी कहें, मैं स्टेट-वाइज प्रत्येक प्रोजक्ट के ऊपर भी बताने के लिए सक्षम हूं और जो पालिसी मैटर है उसमें भी....

श्री सुन्दर सिंह भंडारी: आपकी बजट स्पीच में किराए बढ़ाने की बात आई है। आप वोट आन एकाउन्ट लेकर सदन के सामने आए हैं और यह आपने स्वीकार किया है कि बजट इसलिए पास नहीं होगा क्योंकि स्टेंडिंग कमेटी को इसके ऊपर अपनी राय देनी है। पिछली बार भी बिना राय लिए आपने जब बजट पास कर दिया तो स्टैंडिंग कमेटी ने उस पर एडवर्स रिमार्क किया था। इस वक्त आपने स्टैंडिंग कमेटी के उस एडवर्स रिमार्क का सम्मान करते हुए वोट आन एकाउन्ट लेने की बात कही है। मेरा आग्रह है कि केवल वोट आन एकाउंट पास करने पर बढ़े हुए किराए लागू नहीं हो सकते। वह पूरा बजट पास करने के बाद ही लागू किया जाएगा।

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam, I am still in confusion. He is not seeking a Vote-on-Account on the last year's Budget. He is seeking a Vote-on-Account on this Year's Budget which he has presented. It is a part of it. So far as the role of the Standing Committee is concerned, they cannot amend the Budget, if I understand it correctly. He is talking of so many projects. If the Standing Committee on Railway comes up with 20 new projects tomorrow which he has not referred to in the Budget and for which he is not seeking any sanction, will he include those projects in the Budget? Is he going to give that right or authority to the Standing Committee to amend the Budget?

If it is so, please look at the instructions which have been given to the Standing Committees. Therefore, I would like to know what the hon. Minister wants to say even about the State-wise projects. If the Standing Committee comes out with 20 or 30 projects, will he include those projects in the Budget and amend the Budget accordingly? Secondly, the question which Mr. Chavan has raised, requires an authoritative interpretation. If the Vote-on-Account is being sought on the existing rate of taxes, there is no question of creating any new services or any new charges. The Vote-on-Account which the hon. Minister is seeking for two months or three months, is it on the basis of the 1996-97 Budget or is it on the basis of the 1997-98 Budget?

If it is on the Budget of 1997-98, new services can be created. In order to facilitate the discussion, he can do it. He can take up, first, for two months then for ten months. On these two issues I would like to seek a clarification from him and if he is unable to clarify, then from you, Madam, because you are the Deputy Chairperson.

THE DEPUTY CHAIRMAN: It is he who has brought this up Mr. Mukherjee. I am not the Railway Minister. To my understanding...*(Interruptions)*...

SHRI PRANAB MUKHERJEE: It is not a question of whether the Railway Minister can do it. It is a question of the functioning of Parliamentary Standing Committees.

THE DEPUTY CHAIRMAN: As far as Standing Committees are concerned, I can give my ruling. As far as his intentions are concerned, I cannot do so. I do not know what his intentions are. As far as the Standing Committee is concerned, it cannot change. It is only recommendary in nature. It cannot change the Budget proposals which the Railway Minister has made. The Standing Committees will only go into the details of expenditure and other aspects of developmental process but not into Budget allocations.

SHRI SUNDER SINGH BHANDARI: The Standing Committee can recommend a certain reduction in the

increase of fares. It is for the House to consider that. The report of the Standing Committee comes before the House.

THE DEPUTY CHAIRMAN: No. The Standing Committee cannot do it. The recommendations are there. But it is not mandatory for the House or for anybody... *(Interruptions)* We are creating confusion out of nothing ....*(Interruptions)*...

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI (Uttar Pradesh): The Vote-on-Account has also to be discussed...*(Interruptions)*...

उपसभापतिः आप उन्हें बोलने तो दीजिए।

सैयद सिब्ते रज़ी (उत्तर प्रदेश): अभी मंत्री जी ने यह कहा कि बजट पास होने और न होने से कोई फर्क नहीं पड़ेगा और रेलवे बजट पास होने से पहले किराए बढ़ाए जा सकते हैं। मेरा सबमिशन यह है कि बजट इसलिए पेश किया जाता है कि एप्रूवल आफ द पार्लियामेंट की सील उस पर लग जाए। जब तक बजट पार्लियामेंट से पास नहीं हो जाता वे किसी तरह की किराए में वृद्धि नहीं कर सकते हैं। इसके ऊपर बिल्कुल क्लियर रिमार्क है और मंत्री जी को अगर कोई कन्फ्यूजन है तो मैं समझता हूं कि वे गलतफहमी में मुब्तिला हैं। जब तक बजट पास नहीं हो जाता किसी तरह की किराया वृद्धि नहीं हो सकती।

†[सैयद सिब्ते रज़ी: अभी मंत्री जी ने यह कहा कि बजट पास होने और न होने से कोई फर्क नहीं पड़ेगा और रेलवे बजट पास होने से पहले किराए बढ़ाए जा सकते हैं। मेरा सबमिशन यह है कि बजट इसलिए पेश किया जाता है कि "अप्रूवल आफ दी पार्लियमेंट" की सील उस पर लग जाए। जब तक बजट पार्लियमेंट से पास नहीं हो जाता वे किसी तरह के किराए में वृद्धि नहीं कर सकते हैं। इसके ऊपर बिल्कुल क्लियर रिमार्क है और मंत्री जी को अगर कोई कन्फ्यूजन है तो मैं समझता हूं कि वे गलतफहमी में मुब्तिला हैं। जब तक बजट पास नहीं हो जाता किसी तरह की किराया वृद्धि नहीं हो सकती।]†

†[ ] Transliteration in Arabic Script.

है और मंत्री जी को अगर कोई कन्फ्यूजन है तो मैं समझता हूं कि वे गलतफहमी में मुब्तिला हैं। जब तक बजट पास नहीं हो जाता किसी तरह की किराया वृद्धि नहीं हो सकती।]

उपसभापतिः मंत्री जी बोलिए

श्री राम विलास पासवानः उपसभापति महोदया, शुरू से मैं कह रहा हूं कि मैं कोई इकानमिस्ट भी नहीं हूं और न कोई इसका बहुत ज्यादा जानकार हूं। एज ए मेम्बर आफ पार्लियामेंट 20 साल से हम भी हैं। प्रोसीजर को हम देखते आए हैं। इसमें यह है कि इसके दो पार्ट हैं। एक आपके 1997-98 के प्रोजेक्ट्स हैं। 1997-98 के जो प्रोजेक्ट्स हैं, मान लेते हैं कि पूरे के पूरे प्रोजेक्ट्स की वे छानबीन करें या नहीं करें लेकिन जब वह पूरा स्टैंडिंग कमेटी के पास जाएगा तो आने के बाद जब हाउस बजट को पास करता है तब बजट से पैसा खर्च करने के लिए हमको अधिकार मिलता है और हम उनके ऊपर पैसे खर्च कर सकते हैं। दूसरा पार्ट होता है किराया भाड़ा। किराए भाड़े का हमेशा रहा है कि जब हम किराए भाड़े की वृद्धि करते हैं तो एक सर्टेन पीरियड के बाद उसको लागू करते हैं। यह ठीक है कि हम पार्लियामेंट के सामने आते हैं। लेकिन यह मैंने पहले ही कहा है कि यह टैक्स नहीं है। यह हम जो चार्ज करते हैं—सपोज कर लीजिए कि कल पेट्रोल का दाम पचास गुना बढ़ जाता है और रेलवे के ऊपर पचास परसेंट पड़ता है तो रेलवे को अधिकार नहीं है कि वह इंटरिम पीरियड में दाम बढ़ा दे। इसलिए जो इसका मामला है इसका टोटल बजट से कोई संबंध नहीं है—किराए भाड़े का जहां तक सवाल है। ये दोनों दो अलग-अलग चीजें हैं। इसलिए मैंने कहा कि जहां तक आपके बजट का सवाल है यदि आज आप बजट को मिनिस्टर का रिप्लाई सुनकर करना चाहते हैं और वहां से आगे फिर हाउस में क्लोज कर दिया जाता है तो हमको कोई आपत्ति नहीं है कि डिबेट 3-4 घंटे चले। लेकिन यदि मान लीजिए कि फिर से, दुबारा बजट के ऊपर इस हाउस में डिसक्शन होना है तो मैंने कहा है कि फिर अच्छा है आज हम पालिसी इश्यूज को ले लें और उस समय हम इंडिवीजुअल इश्यूज को लें। यह मेरा सिर्फ आग्रह है और कोई दूसरा आग्रह नहीं है।

उपसभापतिः आप अपना भाषण शुरू करिए।

श्री एस०बी० चव्हाणः आप कर सकते हैं। उसमें कोई दिक्कत नहीं है। जो प्रोसीजर आप लेना चाहते हैं उसमें आप पालिसी मैटर्स के ऊपर आज जवाब दे दीजिए। उसके बाद स्टैंडिंग कमेटी के जो रूल्स हैं उनको आप खुद भी देख लीजिएगा और मैं भी देखूंगा। उसके बाद आप किराए एक अप्रैल से बढ़ा सकते हैं कि नहीं इसके बारे में बाद में विचार करेंगे।

श्री राम विलास पासवानः ठीक है।

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): The rules in respect of Standing Committees are very clear.

उपसभापतिः बोलिए मंत्री जी। आप अपना जवाब दीजिए।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have the rule book before me. It says, "...that it has to consider the Demand for Grants of the related Ministries and Departments and report thereon. The report shall not suggest in the nature of cut-motions etc..."

श्री राम विलास पासवानः उपसभापति महोदया, मैं फिर से एक बार सभी माननीय सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं और जो सब से बड़ा अहम मुद्दा सब से पहले उठाया गया वह कार्पोरेट प्लान का उठाया गया। आप जानते हैं और इसको कहने की जरूरत नहीं है कि पूरे देश में 60 हजार किलोमीटर से ज्यादा में रेलवे लाइन फैली हुई है, पूरे देश में जितने एम्प्लाइज़ हैं उसका 40 परसेंट अर्थात् 40 लाख एम्प्लाइज़ रेलवे में काम करते हैं तो माननीय सदस्यों की चिंता स्वाभाविक और सही है कि इतने बड़े इंस्टीट्यूशन के लिए क्या कोई इसका प्लान है या नहीं है, कोई मास्टर प्लान बनता है या नहीं, या और कोई दूसरे इसके लिए प्लान है या नहीं, मैं माननीय सदस्यों को और माननीय सदन को बतलाना चाहूंगा कि ऐसा रेलवे के पास में है। हमारा प्लानिंग बनता है। जैसा कि मैंने उस दिन कहा था कि वह प्लान जब हम बनाते हैं तो 1985 में यह पहला प्लान बना था और 1985 से यह प्लान का जो अवधि है वह 2000 ईसवी तक चलेगा और इसके बाद फिर एक नया प्लान बनेगा। यह 2000 ईसवी का मतलब हो गया कि 13 साल, करीब 13 साल होने वाला है और जहां राम कापसे जी ने इस सवाल को उठाया वही चव्हाण साहब ने एक मामले में सुझाव दिया। उन्होंने कहा कि जब आप प्लान बनाते हैं तो इस तरह के प्लान के बनाने के पहले आपको एक्सपर्ट कमेटी का गठन करना चाहिए। उसमें न सिर्फ रेलवे बल्कि रेल के बाहर और आवश्यकता पड़े तो विदेश के भी जो तकनीकी और या जो इसके एक्सपर्ट हैं उनकी राय लेनी चाहिए। मैं समझता हूं कि यह एक बहुत ही अच्छा सुझाव है और चूंकि अभी हम उस प्रोसैस में हैं, दो महीने पहले हमने जो एक्सपर्ट कमेटी का जो सैल है उसके गठन की प्रक्रिया को हमने तेज कर दिया है और मैं निश्चित रूप से यह जो इनका सुझाव को उसमें समायोजित करने का काम करूंगा और देखूंगा कि अगला जो हमारा प्लान बन रहा है उसको इस तरीके से बनाया जाए कि जिसमें न सिर्फ रेलवे के अधिकार हों, बल्कि रेलवे से संबंधित जानकार और हर क्षेत्र के जानकार लोग जो हैं उनका भी उसमें समाजोन करने का काम किया जाए। उसी तरीके से उपसभापति महोदया, जब हम आब्जेक्टिव बनाते हैं तो उसमें हम हर चीज़ को रखते हैं। चाहे पैसेंजर ट्रैफिक का हो या फ्रेट ट्रैफिक का हो या कैसे खर्चे में कटौती की जाए या नई तकनीकी का कैसे विकास किया जाए या कोच या वैगन का आधुनिकीकरण का मामला है उसके काम को कैसे पूरा किया जाए, इलैक्ट्रिफिकेशन का, एफीशिएंसी का, पंक्चुएलिटी का, सेफ्टी का, ये सारी की सारी चीजों के ऊपर विचार होता है और उसके बाद एक कार्पोरेट प्लान बनाया जाता है। इसके बाद फिर जब हम 15 साल की योजना बनाते हैं। उस 15 साल की योजना के बाद हम 5 साल की योजना पर आते हैं और रेलवे के द्वारा पांच साल का भी एक कार्यक्रम तय किया जाता है। उस पांच साल के बाद हमने क्या-क्या लक्ष्य रखे, क्या-क्या उसके लिए हमने स्ट्रेटजी बनाया, कितना उसमें पूर्ति हुआ इसके लिए हम एक मिड टर्म रेव्यू प्लान करते हैं और वह जो होता है वह प्रत्येक तीन पर होता है। जो हमारी पांच साल की योजना बनती है वह पांच साल की योजना जो पंचवर्षीय योजना है उसी का पीरियड हमारा वही रहता है प्लान हमारा अपना बनता है लेकिन पूर्ति वही रहती है। फिर बीच में हम तीन साल पर उसका हम रेव्यू करने का काम करते हैं। उसके बाद हमारा एनुअल प्लान बनता है। वह प्लान में हम जो कहते हैं कि सलाना जो लेखा-जोखा है वह करने का काम करते हैं। हमारे कापसे साहब ने उसमें एक सवाल पूछा कि,

"Why the Railways has failed and whether the planning was wrong?"

ये दो सवाल उन्होंने बहुत वाइटल पूछने का काम किया है। उपसभापति महोदया, मैं नहीं समझता हूं कि रेलवे फेल हुआ है अकेला मैं समझता हूं कि जितने भी हमारे सलाहकार समिति के सदस्य है और भी जो हैं रेलवे के ऊपर में, ठीक है कि हमने कहा कि एक बहुत बड़ा इंस्टीट्यूशन है इसको सुधार के लिए सतत प्रयास भी जारी है और इसके सुधार के लिए माननीय संसद् सदस्य भी न सिर्फ सुझाव देते हैं बल्कि कभी-कभी बहुत आक्रोश में आ करके क्रिटिसाइज़ भी करने का काम करते हैं। लेकिन उस क्रिटिसिज्म के पीछे यह बात नहीं रहती है कि हम उस के क्रिटिसिज्म के लिए हैं बल्कि उस का मेन मुद्दा यह होता है कि हम कैसे उस में सुधार लाने का काम करें।

उपसभाध्यक्ष जी, अगर आप इसे देखें तो महसूस करेंगे कि अकेली रेलवे ही है जो कि इन सारी चीजों के बावजूद भी मुनाफे में चल रही है, घाटे में नहीं चल रही है और जिस की एक अकाउंटेबिलिटी है। महोदय, मैं नहीं कहना चाहता हूं कि पिछले 5 सालों में जवाहर रोजगार योजना पर 30 हजार रुपया खर्च हो चुका है, पर उस 30 हजार रुपए की कहीं अकाउंटेबिलिटी है कि नहीं है, इस का पता लगाना बड़ा मुश्किल हो जाता है लेकिन रेलवे को यदि आप एक हजार करोड़ रुपया भी देते हैं या बजटरी सपोर्ट से हम को थोड़ा भी रुपया मिलता है तो उस एक-एक पैसे की अकाउंटेबिलिटी रहती है। हम उस के पीछे जवाबदेह रहते हैं। आप देखेंगे कि यही कारण है कि रेलवे का ही एक ऐसा बजट है जिस की अकाउंटेबिलिटी रहती है। जनरल बजट में हम घाटे का बजट पेश कर देते हैं, लेकिन रेलवे के बजट में हम को वह इजाजत नहीं है। हमारी कितनी आय है और कितना व्यय है, हम दोनों को जोड़ने का काम करते हैं और कभी-कभी हम इसे बढ़ाते भी हैं। हम अपने प्लान साइज को बाद में बढ़ाने का भी काम करते हैं। महोदय, पिछली बार आप ने देखा होगा कि जो हमारा रोलिंग स्टॉक है, उस रोलिंग स्टाक के ऊपर हम ने 3800 करोड़ रुपए रखा था जोकि पिछले साल 2900 करोड़ रुपए था। फिर 2900 करोड़ रुपए को बढ़ाकर हम ने 3800 करोड़ रुपए किया और 3800 करोड़ रुपए को बढ़ाकर 4100 करोड़ किया क्योंकि वह हमारे लिए बहुत ही क्रुशियल चीज थी जिस में हमें प्रगति करना जरूरी था। इस तरह मैं नहीं समझता हूं कि रेलवे फेल हुई है। हां, यह बात हो सकती है और मैं भी महसूस करता हूं कि रेलवे में जो प्रॉयरिटी है, वह चेंज होती रहती है। उस में जो लांग-टर्म कंसिस्टेंसी होनी चाहिए, उस का थोड़ा अभाव है। महोदय, आज जब हमारे माननीय सदस्य बोलते हैं तो मैं महसूस करता हूं कि उन को इस बात की चिंता है और चिंता होना स्वाभाविक है और यह चिंता मुझ को भी है। अब मान लीजिए ट्रेन की मांग होती है कि हम को अधिक-से-अधिक ट्रेन चाहिए। हर इम्पोर्टेन्ट जगह से ट्रेन चाहिए वहीं यह मांग भी होती है कि ट्रेन्स का रख-रखाव भी बहुत अच्छा होना चाहिए। उपसभाध्यक्ष जी, मुझे इसे मानने में कोई आपत्ति नहीं है कि आज डिब्बों की हालत अधिकांशतः या कुछ जगह पर संतोषजनक नहीं है, लेकिन उस के पीछे क्या कारण है? इस के पीछे सब से बड़ा कारण जैसा कि मैं ने कहा, वह यह है कि करप्शन कहां होता है? करप्शन वहीं होता है जहां मांग ज्यादा हो और सप्लाय कम हो लेकिन जहां मांग कम होती है और सप्लाय ज्यादा रहती है, वहां करप्शन नहीं होता है, लेकिन यहां क्या हो रहा है? हमारे पास जितने कोचेज हैं, वह हमारे लिए सफीसिएंट नहीं हैं और जो हमारे पुराने कोचेज हैं, जो ओवर-एज हो चुके हैं, उन का एक अलग हिसाब है। अब उस में हम को कोचेज को बढ़ाना चाहिए। उपसभाध्यक्ष जी मैं देख रहा था कि 1994-95 में हम ने 1589 कोचेज बनवाएं, वर्ष 95-96 में 1752 बनवाए। पिछले साल हम ने लक्ष्य ज्यादा रखा था, लेकिन कपूरथला में हुई हड़ताल के कारण वह 1700 पर रुक गया। इस बार हम ने अपने बजट भाषण में कहा है कि हम 26000 वैगंस बनाएंगे। वहीं हम ने कहा है कि हम 2000 कोचेज का प्रोडक्शन करेंगे, लेकिन कल जब हम आपस में विचार करने लगे कि हमारे पास विभिन्न जगहों से माननीय सदस्यों की जो डिमांड्स आ रही है, उनकी पूर्ति हम कैसे करेंगे तो हम इस नतीजे पर पहुंचे कि इस को हमें बढ़ाना पड़ेगा और हम ने निर्णय लिया है कि हम कम-से-कम 2500 कोचेज का उत्पादन करेंगे। अभी मैं देख रहा था, हमारे पास राजधानी गाड़ी है, हमारे पास शताब्दी गाड़ी है। यह दोनों ट्रेन हैं, जो प्रिस्टिजियस ट्रेन मानी जाती हैं, लेकिन हमको आश्चर्य हुआ, जब हमको मालूम हुआ कि दो साल से हमारी राजधानी गाड़ी के कोचेज का उत्पादन बंद पड़ा हुआ है। हमने निर्णय लिया कि हम कोचेज के उत्पादन को फिर से शुरू करेंगे और इसी साल, संख्या में तो नहीं लेकिन हमने निर्णय लिया कि इसके उत्पादन को तेज करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसी तरीके से मीटरगेज का है। मैं यूनीगेज का स्वागत करता हूं। ठीक है, यह रेलवे है, रेलवे एक जगह पर मीटरगेज में चल सकती है और दूसरी जगह में ब्रोडगेज में चल सकती है या एक जगह नेरोगज में चले और दूसरी जगह मीटरगेज में चले। यूनीगेज होना चाहिए। यूनीगेज का सिस्टम एक अच्छा

सिस्टम है, लेकिन यूनीगेज का मतलब यह नहीं होता कि जहां हमारी मीटरगेज है वहां हम मीटरगेज को खतम करने का काम करें। इसलिए आज जहां कहीं छोटे छोटे पहाड़ी इलाके हैं या और भी जगह, मान लेते हैं, पिछड़े हुए इलाके हैं, ट्राइबल एरिया हैं वहां मीटरगेज हैं, वहां के डिब्बों की हालत बिल्कुल खराब है। कारण यही था कि उसका उत्पादन बंद हो गया था। हमने कहा है कि राजधानी के डिब्बे या शताब्दी के डिब्बे के साथ साथ ब्रोडगेज के, मीटरगेज के, हर प्रकार के डिब्बे का उत्पादन हम करेंगे, जिससे मीटरगेज मे चलने वाले डिब्बे भी अच्छे हो सकें। बहुत जगह चले जाइए, जहां हमारा ब्रोडगेज है, हमारा मीटरगेज है, वही स्टेण्डर्ड-गेज माना जाता है। विदेश में तो उसी को ठीकठाक करके बहुत बढ़िया तरीके से एफिसियंसी लाई गई है, लेकिन यहां एक यूनीगेज का मतलब ब्रोडगेज माना गया। तो वह ठीक है, जहां तक हमारा ब्रोडगेज जाएगा, जहां तक किया गया है उसको हम कम नहीं करेंगे। हम कोशिश कर रहे है कि और भी जो मीटरगेज है उसका गेज कन्वर्सन करके ब्रोडगेज में ला दें और जितनी दूरी तक हम ब्रोडगेज में नहीं ला सके तो फिर जो मीटरगेज बचेगा हम उस मीटरगेज को भी इम्प्रूव करेंगे। उसको ज्यादा से ज्यादा बढ़िया बनाकर हम लोगों को बेहतर सेवा देने का काम करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हम बार बार इस बात को कहते हैं कि जब अंग्रेज हमारे यहां थे तो उन्होंने एक सौ साल में,जबकि उनके पास इतने साधन नहीं थे, लेकिन पूरे देश में 54,000 किलोमीटर तक रेलवे लाइन बिछा दी और आजादी के बाद हमने 8000 किलोमीटर रेलवे लाइन का काम किया किया है। मैंने पिछले बजट के दौरान कहा था कि पहले अंडा हुआ या पहले मुर्गी वाली बात है। जैसे यह कहा जाता है कि इलाके में विकास नहीं हुआ इसलिए रेलवे वहां घाटे में रहेगी, अविकसित इलाका है। मेरा कहना है कि रेलवे वहां नहीं गई, इसलिए वह इलाका अविकसित इलाका है।

महोदय, मध्य प्रदेश का इतना बड़ा पूरा का पूरा इलाका है, इसी तरह से हर स्टेट का अपना इलाका है और जब हम रेलवे नक्शे में देखते हैं तो पता चलता है कि वहां रेलवे लाइन से कितना इलाका छूटा हुआ है। उस दिन कापसे साहब जब बोल रहे थे, तो मैंने कहा था कि पश्चिम महाराष्ट्र को छोड़ दीजिए, आप चले जाइए विदर्भ के इलाके में, आप चल जाइए मराठवाड़ा के इलाके में, वहां जो डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है वह भी रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। नार्थ ईस्टर्न का हमारा पूरा का पूरा इलाका, असम का गुवाहटी को छोड़ दीजिए, चाहे वह मिजोरम हो, चाहे मणिपुर हो, चाहे मेघालय हो, चाहे अरूणाचल प्रदेश हो, चाहे सिक्किम हो, साथ का सारा इलाका जो है वह अछूता पड़ा हुआ है। वैसे तो हम बड़े गर्व के साथ कहते हैं कि कन्या कुमारी से कश्मीर भारत है, लेकिन कश्मीर में एक किलोमीटर में भी रेलवे लाइन नहीं है। परसों हम लोगों ने वहां जाकर 2500 करोड़ रुपए की लागत से रेलवे लाइन बिछाने का, बारामूला से लेकर ऊधमपुर तक रेलवे बिछाने का शिलान्यास किया है। इसके लिए इस साल के बजट में हमने 75 करोड़ रुपया और पिछले साल का 20 करोड़ रुपया, यानि दोनों मिलाकर करीब 100 करोड़ रुपया सिर्फ अर्थ-वर्किंग के लिए दिया है। हम चाहते हैं और हमने वहां की गवर्नमेंट से भी आग्रह किया है कि आप इस पैसे का जल्द से जल्द उपयोग करवाने का काम करें, जमीन जल्दी से जल्दी हमको मुहैया करवाने का काम करें। हम चाहते हैं कि न सिर्फ ऊधमपुर से बल्कि गाजीपुर से और बारामूला से भी, तीनों जगहों से काम हो, जिससे हमारा जो पांच साल का टारगेट है, उस पांच साल के अंदर नेशनल बजट द्वारा हम वह काम पूरा कर सकें। जैसा हमारे साथी ने कहा कि जम्मू से लेकर ऊधमपुर तक का काम 14 या 15 साल से चल रहा है। अभी हम वहां जाना चाहते थे। हमने इंजीनियर को बुलवाया, सबको बुलवाया, वहां दो पुल का काम भी अभी नहीं हुआ है, टेण्डर वगैरह अब निकल रहे हैं। दिक्कत जरूर है, लेकिन इतनी दिक्कत नहीं है कि जो 53 किलोमीटर लाइन है उसमें 15 साल लगें। तो कोंकण का पूरा का पूरा, 700 किलोमीटर का कोंकण रेलवे यदि पांच साल में बन सकता है तो फिर उधमपुर से जम्मू तक 53 किलोमीटर का न बनने का कोई कारण दिखलाई नहीं देता है और मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि जो भी पिछड़ा हुआ इलाका है, चाहे वह मध्य प्रदेश का हो, चाहे वह उड़ीसा का हो, किसी भी जगह का हो, नार्थ-ईस्ट का हो, जम्मू-कश्मीर का हो, सबके बारे में हम विचार करेंगे। बहुत सारे प्रोजेक्ट्स थे जिनको कहा गया था कि वायबल नहीं हैं। एक प्रोजेक्ट डोडा से लेकर गंगापुर तक था, जिसको कहा गया था कि यह अनुपयोगी है, लेकिन हमने कहा कि अनुपयोगी हो या जो हो उसे पास किया जाए और हम लोगों ने उसको पास कर दिया। पी०सी०ए० से भी पास हो गया, बजट में पहले से जुड़ा हुआ था और अब उसका काम शुरू हो जाएगा। ललितपुर से सिंगरौली का 600 किलोमीटर का जो नया प्रोजेक्ट है, यह कोई मज़ाक की चीज़ नहीं है। मैं यह नहीं कहता कि हमने करवाया, लेकिन मैं इस बात को जानता हूं कि राम विलास

पासवान की जगह कोई दूसरा मंत्री रहता तो यह काम शायद ही हो पाता क्योंकि यह काम असंभव सा लग रहा था क्योंकि जितना बड़ा प्रोजेक्ट यह था, इसमें जितना बैकवर्ड इलाका है और आर०ओ०आर० को यदि हम देखें कि उसमें क्या है, तो यह असंभव सा ही था।

इसलिए उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि हमारे पास जो कोचिस हैं, उनकी बहुत कमी है। पिछले साल हमने उत्पादन करवाया था वैगन्स का, उसका नतीजा यह हुआ कि आज हमारे पास वैगनों की कमी नहीं है। जहां-कहीं से रैक के लिए हमारे पास डिमांड आती है, हम उसको तत्काल पूरा करने का काम करते हैं। तो जहां तक इन्फ्रास्ट्रक्चर का सवाल है, रेलवे के पास जब तक पूरा का पूरा इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार नहीं होता तब तक रेलवे अपने बल-बूते पर खड़ा होने की ताकत प्राप्त नहीं कर सकेगा। तो यह हमारी लाचारी है। हम जहां-कहीं विदेश में जाते हैं तो पाते हैं कि चढ़ने वाले आदमी कम हैं, लेकिन वहां लाइन्स काफी हैं — डबल है, ट्रिपल है, कितनी ही लाइनें चल रही हैं। हमारे यहां क्या है? हमारे यहां रेलवे स्टेशन के बाहर चले जाइए, टर्मिनल की फेसिलिटी नहीं है। कहीं हम अगर गाड़ी चलाना चाहते हैं तो वह गाड़ी निज़ामुद्दीन तक रूक जाती है। क्यों निज़ामुद्दीन तक रूकती है? कहा जाता है कि निज़ामुद्दीन के बाद दिल्ली या नई दिल्ली में हमारे पास फेसिलिटी नहीं है। 10-10 प्लेटफार्म बन गए, उसके बाद भी हमें लगता है कि फेसिलिटी की और आवश्यकता है। माननीय सदस्य कहते हैं कि हमारी फलां गाड़ी को यहां से यहां तक बढ़ा दीजिए, यहां से गाड़ी चलनी चाहिए और जब हम वहां पता लगाते हैं तो पता लगता है कि वहां टर्मिनल की फेसिलिटी नहीं है, साईडिंग वगैरह की फेसिलिटी नहीं है। महोदय, अभी एक नई टेक्नोलाजी है रोड रेलर की। पहले एक सजेशन आया था कि, साहब, हम किसी माल को, कोयले को या किसी अन्य माल को जब हम [illegible] ऐसा हो जाए कि ट्रक सीधे रेल के वैगन [illegible] और उसके बाद जहां मन हो, वहां उसको [illegible] लिया जाए, जिसको पिग्गिबैग कहते हैं, कंधे पर जैसे बच्चे को लाया जाता है, उस तरह की फेसिलिटी हो। अभी एक दूसरा सुझाव हमारे पास आया है, जिसके ऊपर हम गंभीरता से विचार कर रहे हैं, वह सुझाव रोड रेलर के बारे में है जिसमें कि एक ही साथ में वह चलता है—जहां रेलवे का ट्रैक है वहां रेलवे पर चलेगा और जहां रोड आएगा वहां वह रोड पर चलना शुरू हो जाएगा। तो जहां तक नई टैक्नोलाजी का सवाल है, उसे एडाप्ट करने में हमें कोई हिचक नहीं होती है और हमारा अपना जो आर० एंड डी० है, रिसर्च एंड डेवलपमेंट है, हम उसको भी अधिक से अधिक मजबूत करने का काम करना चाहते हैं, जिससे कि रेलवे अपने पांवों पर खड़ा हो जाए लेकिन जैसा कि मैंने कहा कि हमारे सामने समस्याएं हैं और सबसे बड़ी समस्या यह है कि हमारे पास रिसोर्सिज़ की कमी है और इस कारण हम जहां चाहते हैं, कार्य कर नहीं पाते हैं।

महोदय, जब से हम रेलवे मिनिस्टर बने हैं, दुर्भाग्य से कहिए या सौभाग्य से कहिए, एक हजार करोड़ रुपए हमें पिछली बार रखने पड़े पे कमीशन के लिए, पांचवें वेतन आयोग की रिकमेंडेशन्स के लिए। एक हजार करोड़ रुपए अगर हम नहीं रखते तो हमको एक नया पैसा टैक्स लगाने की जरूरत न पड़ती — न माल-भाड़े में वृद्धि करने की जरूरत पड़ती, न ए०सी० टू टायर में, न किसी और श्रेणी में वृद्धि करने की जरूरत पड़ती। हमने 900 करोड़ रुपए का टैक्स लगाया था पिछली बार और 1000 करोड़ रुपए हमको पे कमीशन के लिए रखना पड़ा। इस बार हमने कितने का टैक्स लगाया है? टैक्स लगाया है 1800 करोड़ रुपए का और हमको कितना पैसा रखना पड़ रहा है? हमको 3500 करोड़ रुपया रखना पड़ रहा है। यदि 3500 करोड़ रुपया हमको नहीं रखना पड़ता तो 1800 करोड़ रुपए के टैक्स हम नहीं लगाते और हमारे पास अगर ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): मंजी जी, थोड़ा सा रूकिए।

1.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): I would like to take the sense of the House for lunch.

SHRI S.B. CHAVAN: Today, we will forego lunch. ...*(Interruptions)*...We have to start discussion on the Budget....*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): जनरल बजट 2 बजे प्रारंभ करने का तय हुआ था। इसलिए पहले हम लोग इस बात पर सहमत हुए थे कि आज लंच नहीं करेंगे।

श्री मोहम्मद सलीम (पश्चिमी बंगाल): लंच लेंगे लेकिन लंच-आवर नहीं करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): ठीक है, आज लंच आवर नहीं करेंगे। पासवान जी, आप जारी रखिए।

श्री राम विलास पासवान: महोदय, मैं कह रहा था कि हमारे ऊपर लाचारी आई और 3500 करोड़ रुपए में से मैंने कहा कि इस बारे हमने टैक्स कितना लगाया है, 1800 करोड़ लगाया है। यदि हमारे ऊपर 3500 करोड़ रुपए का अतिरिक्त खर्चा नहीं पड़ता तो हम 1800 करोड़ रुपए का टैक्स नहीं लगाते और उसके बाद भी 1700 करोड़ रुपए की बचत होती। इसलिए लाचारी में भाड़े में वृद्धि करने की नौबत आई है।

महोदय, मैं आपसे एक बात कहना चाहता हूं कि हमारे माननीय सदस्यों ने हमारे रिसोर्सेज के संबंध में जानकारी मांगी है। अब हमारे पास कौन-कौन से रिसोर्सेज है? एक है जहां हम अपनी उत्पादन क्षमता को बढ़ाते हैं, अपनी उत्पादकता की ताकत को बढ़ाते हैं और उससे इंटर्नल रिसोर्सेज का मोबिलाइजेशन करते हैं। दूसरा है प्राइवेट पार्टिसिपेशन। तीसरा है बजटरी सपोर्ट और चौथा है ऐडीशनल रिसोर्सेज जिसको हम अतिरिक्त किराया कहते हैं। यदि आप देखें तो जो हमारे इंटर्नल रिसोर्सेज है, जो हमारा आंतरिक संसाधनों का मोबिलाइजेशन है, हम 45 परसेंट से 50 परसेंट आंतरिक संसाधन जुटाने का काम करते हैं। जो हमारा मार्केट बौरो है वह है 27 परसेंट। जो हम प्राइवेट निवेश करते हैं वह है 10 परसेंट और बजटरी सपोर्ट जहां पहले एक समय में 75 परसेंट से लेकर 76 परसेंट तक मिलती थी, दुर्भाग्य से या सौभाग्य से वह बजटरी सपोर्ट नीचे गिरती चली गई और पिछले साल में केवल 15 से 16 परसेंट बजटरी सपोर्ट हमको मिली है। मनमोहन सिंह जी यहां नहीं हैं। उनको हम एक दिन सुन रहे थे। उन्होंने कहा कि रेलवे को बिल्कुल बजटरी सपोर्ट नहीं देना चाहिए, उसको अपने पांव पर खड़ा होना चाहिए। लेकिन मैंने देखा कि 1992-93 में इन्होंने सबसे ज्यादा बजटरी सपोर्ट में रेलवे को पैसा दिया था। उस समय जितना पैसा यदि हमको मिल जाता तो मैं समझता हूं कि हमारा कल्याण हो जाता। उस समय शायद इन्होंने 44 परसेंट दिया था, हमारे पास एक्जेक्ट फिगर्स नहीं हैं। जब मैं प्लानिंग कमीशन गया तो मैंने मधु दंडवते जी से इतनी ही मांग की कि जब आप रेलवे मिनिस्टर थे तो आपको 36 परसेंट मिल रहा था। हमें कम से कम उतना ही दे दीजिए। मनमोहन सिंह जी मिलते तो हम उनसे कहते कि जितना आपने अपने समय में दिया था, उतना ही दिलवाने का काम कीजिए।

महोदय, आज हमारी सैटिस्फेक्शन के मुताबिक बजटरी सपोर्ट हमको नहीं मिला है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि यह साल हमारे लिए बहुत ही चैलेंजिंग है क्योंकि 3500 करोड़ रुपए कोई मामूली चीज नहीं है। हमने आग्रह किया था कि इस बार अधिक से अधिक दें, फिर बाद में देखा जाएगा लेकिन उतना हमें नहीं मिला। इसमें एक अच्छी बात यह हुई कि जो ट्रैंड नीचे जा रहा था, कम से कम वह ऊपर बढ़ना शुरू हो गया था और इस बार हमें 20 परसेंट बजटरी सपोर्ट मिला है। अभी हमें 1830 करोड़ रुपया मिला है और मुझे उम्मीद है कि कुछ और मिलेगा। जब और पैसा आ जाएगा तो जो हमारे प्रोजेक्ट्स हैं, उनको हम पूरा करने का काम करेंगे।

महोदय, मैं माननीय सदस्यों की स्थिति समझ सकता हूं। जहां नए प्रोजेक्ट्स लेने के लिए माननीय सदस्यों के ऊपर दबाव पड़ता है, वहीं जो प्रोजेक्ट्स ऑलरेडी चल रहे हैं उनके लिए अधिक से अधिक पैसा दिया जाए और उनको जल्द से जल्द कंपलीट किया जाए, इस संबंध में भी उनके ऊपर दबाव पड़ता है। और मैं उससे भली-भांति परिचित हूं। उसी तरीके से उपसभाध्यक्ष जी, प्राईवेट पार्टिसिपेशन का मामला है। प्राईवेट पार्टिसिपेशन के मामले में हमारे पास में दो स्कीमें चलती हैं। हमारी एक स्कीम है—बोल्ट की और दूसरी स्कीम है—ओन योर वैगन स्कीम। ओन योर वैगन स्कीम तो थोड़ा बहुत ठीक चल रही है। लेकिन जो हमारा बोल्ट का स्कीम है वह बिल्कुल असंतोषजनक है। हम उसे एट्रेक्टिव बनाना चाहते हैं और मैं माननीय संसद सदस्यों से भी इस मामले में अलग से बातचीत करने का काम करूंगा। लेकिन बोल्ट में काफी गुंजायश है। चूंकि हमको भी लगता है कि अभी तक रेलवे में जो प्रेक्टिस रहा है थोड़ा सुधारने की आवश्यकता है। चूंकि जब हम किसी प्रोजेक्ट को अपना लेते हैं और उस प्रोजेक्ट की कीमत आज के रेट में अगर वह दो सौ करोड़ रुपए है और जब हम उसको पूरा करते हैं तब जाकर वह सात सौ करोड़ रुपए तक पहुंच जाता है। जब दो सौ करोड़ का प्रोजेक्ट सात सौ करोड़ में पहुंच जाता है तो यदि कोई प्राईवेट इंवेस्ट करता है और उससे हम यह कहें कि — नहीं, तुमको दो सौ करोड़ में काम करना है, ढाई सौ करोड़ में काम करना है तो मैं समझता हूं कि उसके प्रति न्याय नहीं है। इसलिए हम इस बात को मानते हैं कि अंतिम प्रोजेक्ट में कितना लागत होता है। और जिसको हम बोल्ट के तहत इंवाइट करते हैं वह कितना देने के लिए हमारे पास में तैयार होता है। जब इन दोनों का हिसाब मिलाकर देखेंगे तब हमको पता चलेगा कि जो आदमी हमारे पास में आया है वह क्या चाहता है। इसलिए मैंने जैसा कि कहा कि इस मामले में हम स्वयं चाहते हैं कि हम पुनर्विचार करेंगे और जितने भी हमारे

माननीय सदस्य हैं और जो भी इस मामले में जानकार हैं तथा इसमें सम्मेलन भी बुलाने का काम करेंगे, सेमिनार भी बुलाने का काम करेंगे। हम हर तबके के लोगों को सुनेंगे और जो भी उसमें सुधार करने का काम होगा वह सुधार करेंगे। जहां आवश्यकता है वहां आंख बंद करके हम नहीं चल सकते हैं। आज हमारे पास में वैगन की आवश्यकता है, आज हमारे पास में ट्रेक की आवश्यकता है, आज हमारे पास में कोचेज की आवश्यकता है, जहां से हम को आता है और उसमें हम देख रहे हैं कि हमारा सेटिस्फैक्शन नहीं है तो हम नए-नए लोगों को भी इंवाइट करेंगे, उसमें हमको कोई दिक्कत नहीं है।

करप्शन का मामला है, उपसभाध्यक्ष जी, यह हमारे साथी ने कहा रेलवे के पास में जमीन की कमी नहीं है। हमारे पास में अकेले मुम्बई के एरिया में जितनी हमारी जमीन है उस जमीन से ही जो हम दूसरी जगह मांगने का काम करते हैं उससे हम अपने पैरों पर खड़े हो सकते हैं। वह मामला केबिनेट तक भी गया था, वह मामला चल रहा है। लेकिन उस मामले में हमको अपनी जो चिंता है, हम चाहते हैं कि यह जो रेलवे की जमीन का मामला है चूंकि अभी कहा है। अभी हमको पता नहीं है, एज ए मिनिस्टर भी हमको पता नहीं है कि रेलवे के पास में कहां-कहां जमीन है लेकिन जिस स्टेशन पर पता लगाते हैं कि यह रेलवे की जमीन है, हम चाहते हैं जो विजिबिलिटी है वह हमेशा बरकरार रहनी चाहिए। कहीं ऐसा न हो कि हम लीज के नाम पर, ट्रांसफर के नाम पर, बेचने के नाम पर अधिकार दे दें और हमको पता ही न चले, मिनिस्टर को यह पता ही न चले, बोर्ड को पता ही न चले कि कहीं नीचे ही नीचे वह सारा चीज जैसे राजा-महाराजा करते थे कि अपना नम्बर-एक का रजिस्टर, अपना नम्बर-दो का रजिस्टर खोले हुए हैं और लिटिगेशन का एक है जो पिंडोरा बक्स खुला। यह हमारे लिए सबसे बड़ा विचारणीय प्रश्न है और मैं समझता हूं कि जो सुझाव आया है कि रेलवे की अपनी ओनरशिप कायम रहे और ओनरशिप को रखते हुए यूटिलाइजेशन के लिए जिसको एक्सप्लोएटेशन कहा जाता है—अंग्रेजी के शब्दों में, कैसे इस जमीन का यूटिलाइजेशन किया जाए, मैं समझता हूं कि यह अच्छा विचार है और इस संबंध में हम निश्चित रूप से आगे भी इस मामले पर बातचीत करेंगे और इसको सकारात्मक तरीके से आगे बढ़ाने का काम करेंगे। रेलवे के पैसे के संबंध में कि और पैसा हो, हम हर तरह का रास्ता अपना रहे हैं। आपको मालूम है कि रेलवे में सात हजार करोड़ रुपए की प्रति साल खरीद-बिक्री होती है। सात हजार करोड़ रुपया कोई मामूली चीज नहीं है। इसलिए आपने रेलवे के बजट में देखा होगा हमने पहली बार कहा है कि हम रेलवे में ट्रासपिरेंसी लाने के लिए, पारदर्शिता लाने के लिए हमने कहा कि हम कहां से सामान खरीदते हैं। हमने कोशिश की है कि जो लिमिटेड टेंडर है जो सिंगिल टेंडर की गई इन सारे टेंडर को खत्म करके जहां एक ही के पास में है।

लेकिन जहां मान लीजिए कि गुंजाइश है ओपन टेंडर की, ग्लोबल टेंडर की तो वहां हम उनके माध्यम से सामान खरीदने का काम करेंगे। उसी तरीके से हमने इस बार के बजट में कहा है कि हम जो ज़ोनल ऑफिस हैं, जोनल ऑफिस से लेकर दिल्ली तक हम जो भी सामान खरीदेंगे, उसकी ऐक्जिबिशन लगाने का काम करेंगे। हम बताएंगे रिसोर्सेज के बारे में कि कहां से हमने सामान खरीदा है, कितने पैसे में सामान खरीदा है? यदि मान लीजिए कोई कहता है कि नहीं साहब, यह सामान तो आपने ज्यादा पैसे में लिया है, इतनी ही अच्छी क्वालिटी हम कम दाम में भी आपको देने के लिए तैयार हैं, तो हम उसका स्वागत करेंगे और मैं समझता हूं कि निश्चित रूप से इसका अच्छा प्रभाव रेलवे पर पड़ेगा और यदि हम पांच परसेंट भी उसमें बचत कर लेते हैं तो करीब साढ़े तीन-चार सौ करोड़ रुपए की सालाना बचत हो जाएगी। इससे रेलवे के ऊपर करप्शन के संबंध में जो अंगुली उठाई जाती है या कभी-कभी उठती रहती है, वह भी बंद हो जाएगी। तो हर दृष्टिकोण से भ्रष्टाचार का जो मामला है, उस भ्रष्टाचार को किसी तरीके से रेलवे में पनपने नहीं दिया जाए, उसको जड़-मूल से समाप्त किया जाए, यह हमारा एक बहुत बड़ा ध्येय है और मैं समझता हूं कि हम इसमें आगे बढ़ने का काम करे रहे हैं।

उसी तरीके से अभी हमारे साथियों ने राष्ट्रीय परिवहन नीति के संबंध में कहा कि एक राष्ट्रीय परिवहन नीति होनी चाहिए। मैंने इस संबंध में पता लगाने की कोशिश की और हमें यह मालूम हुआ है कि प्लानिंग कमीशन इस बारे में हमेशा विचार करता रहता है लेकिन माननीय संसद सदस्यों के जो सुझाव हैं, हम चाहेंगे कि दोबारा प्लानिंग कमीशन के साथ बातचीत हो, पत्र लिख कर बात हो कि उसकी अभी तक क्या स्थिति है और आगे क्या सुझाव हो सकता है? इसकी ओर हम देखने का काम करेंगे।

न्यूनतम सफाई के संबंध में कहा गया कि रेलवे में कम से कम न्यूनतम सफाई होनी चाहिए। उपसभाध्यक्ष

जी, यह हमारे लिए बहुत ही चिंता का विषय है। रेलवे स्टेशनों पर हम जाते हैं, उसके लिए हमने एक सेल भी बनाया है और कभी-कभी हम एक्शन लेने का काम भी करते हैं अगर किसी जगह पर कोई मामला होता है चाहे खान-पान का मामला हो, चाहे ट्रेन का मामला हो। मैंने पहले ही कहा कि अभी हमारी सरकार का दसवां महीना चल रहा है, पिछली बार भी मैं मंत्री रहा हूं। दस या ग्यारह महीने पहले भी मंत्री था लेकिन कभी मेरे दिमाग में आता ही नहीं कि मैं मंत्री हूं। अभी भी कोई कहता है कि रेल मंत्री हैं तो मैं समझता हूं कि किसी दूसरे को रेल मंत्री कह रहे हैं। मैं सच्ची बात बता रहा हूं, अपनी बात। हमें कभी इसका प्लस प्वाइंट भी मिलता है। हम किसी स्टेशन पर चले जाते हैं तो यह नहीं है कि हम सबको खबर कर दें, फलानां को खबर कर दें। अभी चार-पांच दिन पहले मैं पटना गया था, मैंने अखबार वालों को नहीं कहा। पटना में हम एक डी०एम०यू० ट्रेन में घुस गए और देखा कि वहां लाईट ही नहीं है। शाम के साढ़े सात बज रहे थे और लाईट ही नहीं थी। एक डिब्बे में देखा, दूसरे में देखा, तीसरे में देखा। तीनों डिब्बों में लाईट नहीं थी। हमने उसी समय फोरमैन और चार्जमैन को सस्पेंड कर दिया। इसी तरीके से हम कानपुर गए थे। हमें इलाहाबाद जाना था। पहले हमारा प्रोग्राम था कार से जाने का लेकिन हमने कहा कि चलो, कोई ट्रेन है तो उसी पर चलें, तो बोले कि हां एक ट्रेन आ रही है। हम चले गए उस ट्रेन में, देखने के लिए। उसमें जाकर देखा कि उसकी भी वही दुर्गति है। अंत में क्या हुआ कि हमने कहा नीचे वाले को तो हम छुएंगे नहीं और जो वहां का सबसे बड़ा अफसर था, उसके खिलाफ कार्यवाही की और उसको सस्पेंड कर दिया।

इस तरह से रांची गए। वहां कोई एक गाड़ी आ कर रूकी हुई थी। अब उसमें गए तो देखा कि बाथरूम बिलकुल टूटा हुआ है, उसका दरवाजा ही नहीं है। तो वहां भी एक्शन लेने का काम किया। इस प्रकार हम कोशिश करते हैं। मैंने पहले ही कहा कि हम लोग तो एक ही परिवार से हैं। सभी लोग ट्रेनों में चलते हैं, कभी अपोज़िशन में रहते हैं, कभी सरकार में रहते हैं तो जो दिक्कतें हैं, उन दिक्कतों को हम देखने का ही काम नहीं करते हैं बल्कि जहां-जहां हम देखते हैं और मानते हैं कि हमारी लाचारी है.... मैंने कहा कि आज यदि हम कह दें कि हमें रेलवे को बिलकुल पंक्चुअल बनाना है तो एक तिहाई रेलवे लाईन को हमें उखाड़ कर फेंक देना पड़ेगा। यदि हम कह दें कि रेलवे को हमें बिलकुल मेंटेनेंस के साथ चलाना है तो एक तिहाई रेलवे के डिब्बों को हटा देना पड़ेगा। एक तिहाई गाड़ियों को हमें बंद करना पड़ेगा। आज हमारे यहां एक ही लाईन है। स्टेशन से बाहर निकलिए, एक ही लाईन है लेकिन विदेशों में चले जाइए, डेडिकेटेड लाईन है। यह लाईन किसकी है? यह लाईन माल गाड़ी के चलने की है यह कौन-सी गाड़ी का है, यह सुपरफास्ट ट्रेन के चलने का है। यहां क्या है एक ही गाड़ी ट्रेक है, उस ट्रैक के ऊपर माल गाड़ी भी चल रही है, पैसेन्जर भी चल रही है, एक्सप्रेस भी चल रही है, सुपरफास्ट भी चल रही है, राजधानी भी चल रही है, शताब्दी भी चल रही है, सब इसी पर चल रही हैं। अब उसका भी एक लोड है, उसकी एक कैपेसिटी है। कहीं ट्रैक फ्रेक्चर हो जाता है, कहीं डिरेलमेंट हो जाता है, कहीं कुछ हो जाता है। अब ये सारी चीजें हमारे सामने हैं। हमारे साथियों ने एक्सीडेंट के संबंध में कहा है। अब हम क्या करें, कल जालन्धर रेलवे स्टेशन के बगल में पार्किंग में बम फट गया, अम्बाला में बम ब्लास्ट हो गया, कोकराझार में बम ब्लास्ट हो गया तो जो चीजें हमारे बलबूते की नहीं हैं उनमें हम क्या कर सकते हैं? किसी को किसी बात पर गुस्सा आता है तो उसका गुस्सा रेलवे के ऊपर निकलता है। आन्दोलन स्टेट के खिलाफ होगा, कोई लोकल झगड़ा होगा, पुलिस से झगड़ा होगा तो ट्रेन को रोकने का काम करेंगे। हमारी ट्रेन जब एक बार रुकती है तो हम नई ट्रेन कहां से लायेंगे? अब एक राजधानी है, वही राजधानी जाती है और वही लौटकर आती है। अब एक जगह पर राजधानी चार घंटा लेट हो गई और फिर दूसरी जगह पर चार घंटा लेट हो गई तो इसके लिए हम कोशिश कर रहे हैं कि कम से कम एक एक्स्ट्रा ट्रेन तैयार रखें कि कहीं एक तरफ से वह लेट हो जाये तो दूसरी तरफ से टाइमली चला दें। जब हमारे पास रिक्वायरमेंट ज्यादा है, सप्लाई कम है, हम उसकी पूर्ति नहीं कर पा रहे है तो हम एक्स्ट्रा ट्रेन कहां से रखने का काम करेंगे। माननीय संसद सदस्य कहते हैं कि गोहाटी से राजधानी एक्सप्रेस डेली चला दीजिए, कोई कहता है कि भुवनेश्वर से चला दीजिए, कोई कहता है कि साउथ में क्यों आप सप्ताह में एक दिन चला रहे हैं? और कोई कहता है कि हम उसकी फ्रीक्वेंसी को क्यों नहीं बढ़ा रहे है? हम बढ़ा सकते हैं लेकिन जैसा मैंने पहले कहा कि हमारे पास रिसोर्सेज का अभाव है और हमारे पास जो डेडीकेटिड लाइन है उस डेडीकेटिड लाइन का भी हमारे पास अभाव है। हमारे माननीय संसद सदस्य हमेशा कहते रहते हैं कि साहब इस स्टेशन पर तो गाड़ी जरूर रोकनी चाहिए, खास करके जो हमारे लोक सभा के सदस्य होते हैं। मुझे कहना तो नहीं चाहिए लेकिन वे कहते है कि रेल को इस जगह पर भी रुकना चाहिए, उस जगह पर भी रुकना चाहिए। यहां भी काफी

माननीय सदस्यों ने इस बात को रखने का काम किया है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से एक बात कहना चाहता हूं। ...(व्यवधान)...

मुम्बई से थाने के लिए नागपुर की तरफ से एक गाड़ी जाती है उसका नाम मुझे याद नहीं है। मैं एक दिन चिट्ठी देख रहा था तो उसमें मैंने देखा कि एक वरिष्ठतम संसद सदस्य की भी सिफारिश है और अन्य सदस्यों ने भी कहा कि साहब थाणे में इस गाड़ी को जरुर रोकना चाहिए। जब मैं फाइल देख रहा था तो उस समय हमको बड़ा गुस्सा आया और हमने अधिकारी से कहा कि जब इतने बड़े-बड़े नेता एक स्टेशन पर गाड़ी रोकने के लिए कहते हैं तो इस गाड़ी को वहां रोका जाये और इसके लिए हम कानून-कायदा क्यों देख रहे हैं, हम इस गाड़ी को वहां पर रोकें। उसने जवाब दिया कि सर एक बार जरा देख लीजिए। उसके बाद हमने कंप्यूटर पर उसको देखना शुरु किया तो देखते-देखते मालूम पड़ा कि वह गाड़ी आ रही है। वह गाड़ी स्लो हुई फिर जाकर स्टेशन पर रुकी, फिर वह चलनी शुरु हुई और वह चली गई लेकिन बाद में दो सब अरबन ट्रेने थीं, वे दोनों सबअरबन ट्रेने कैंसिल हो गई। जब दस मिनट में दो-दो-ढाई मिनट के बाद एक-एक गाड़ी पीछे चल रही है और उस गाड़ी को रुकने व स्पीड पकड़ने में 9-10 मिनट लग गये और उसके कारण दो सबअरबन ट्रेनें कैंसिल हो गई। हमने कुछ माननीय सदस्यों को बुलाया और पूछा कि हम इन दो सबअरबन गाड़ियों को कैंसिल करें या इनको कंटीन्यू करें क्योंकि हमारे सामने लाचारी है? जैसा कि मैंने कहा कि हमारे ऊपर कांस्टीटुअंसी का या जो स्टेट्स हैं उनका दबाव अलग से होता है और जो रेलवे का कम्पलशन होता है वह अलग होता है।

उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे एक्सीडेंड का जो मामला है, हम एक्सीडेंट के मामले में बहुत ही सतर्क हैं और मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि डिरेलमेंट की जो घटनाएं हुई हैं निश्चित रूप से जो पैसेन्जर ट्रेन के एक्सीडेंट है उस एक्सीडेंट में कमी हुई है, परन्तु कमी से ही काम चलने वाला नहीं है। मैं चाहता हूं कि हमारी रेलवे का जहां ह्यूमैन एरर्स है हम उसको रोकने का काम करें। हमारे साथियों ने अन-मैन्ड गेट के संबंध में कहा है। हम उस संबंध में भी काम कर रहे हैं। हमारे पास अभी भी 24 हजार अन-मैन्ड फाटक हैं। आप अन-मैन्ड फाटक की बात छोड़िए जहां फाटक पर आदमी तैनात रहते हैं वहां भी एक्सीडेंट हो रहे हैं। चूंकि आज कम्पीटिशन हो गया है, दो मिनट तक कोई फाटक पर रुक नहीं सकता है, स्पीड ब्रेकर लगा हुआ है, आदमी चिल्लाता रहता है कि भाई गाड़ी आ रही है रुकिये-रुकिये। लेकिन फिर भी ट्रेन में जाकर धक्का मारने का काम करता है। नतीजा यह होता है कि जान चली जाती है। लेकिन मैं इस सदन के माध्यम से आश्वासन देना चाहता हूं कि जितनी हमारे माननीय सदस्यों ने मांग की है हमारे पास उतने रिसोर्सेस तो नहीं है कि हम एक बार में सबको पूरा कर देंगें, लेकिन जहां-जहां से हमारे पास सुझाव आयेंगे कि यहां-यहां जरूरत है, हम उसको टॉप प्राइरिटी देने का काम करेंगे।

इसी तरीके से खान-पान का मामला है। मैंने अपने भाषण में कहा है कि चाहे रेलवे का खान-पान हो, चाहे प्राइवेट वालों का खान-पान हो, हम उससे संतुष्ट नहीं है। उसके लिए क्या उपाय निकाले जायें? हम रेलवे की भी वही हालत देख रहे हैं और प्राइवेट वालों की भी वही देख रहे हैं। हमने एक आध जगह जाकर चैक किया इटारसी वैगरह में। हमने कम्प्लेंट विजिलेंस को भेज दी और उनको सीधा टर्मिनेट करने का काम किया। हम चाहते थे कि इसमें कुछ व्यवस्था हो,...

SHRI VAYALAR RAVI: A very expensive food is available in the trains. Food is dirty even though it is very costly. Why can't change the system. Even one Idly is available for Rs. 5/-.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Can you suggest what I should do? Our experience on both the sides, private catering and the Railway catering has not been satisfactory.

अब कैटेरिंग कारपोरेशन का मामला है। इसमें एक सुझाव है कि केटरिंग को कारपोरेशन को देकर उसको इंडिपेन्डेंट तरीके से चलाया जाये। उसमें यह भी एक मामला आ रहा है कि साहब ये केटरिंग कारपोरेशन का मामला इतना महंगा है कि उसको लोग एफोर्ड नहीं कर सकते हैं। अब यह एक चीज है। लेकिन फिर भी हम चाहते हैं कि कोई न कोई एक नया विकल्प, आल्टरनेटिव हो। इसके साथ-साथ मैं आप लोगों से भी आग्रह करना चाहूंगा कि आप लोगों के दिमाग में कभी इस तरह का कोई सुजेशन आये तो आप उसको दीजिये। हम आपको विश्वास दिलाते हैं कि निश्चित रूप से हम उसके ऊपर विचार करने को तैयार हैं।

सफाई का मामला एक को-आपरेटिव को देने का मामला है। हम चाहते हैं कि प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर जहां तक सफाई करने का मामला है, सफाई मजदूरों का, मैंने घोषणा की थी कि जो सफाई मजदूर है उसमें हम

कान्ट्रेक्ट सिस्टम नहीं रहने देंगे। 31 दिसम्बर के बाद कान्ट्रेक्ट सिस्टम को हमने मजदूरों में खत्म कर दिया है। उसके लिए थोड़ा बहुमत क्रिटिसीज्म भी हुआ कि सैक्शन पोस्ट की गई कि नहीं की गई। हमने कहा कि सफाई मजदूरों का मामला है, गरीबों का मामला है, केज्युअल लेबर का मामला है, इसमें नियम स्थिर भी करने पड़ेंगे तो हम करेंगे क्योंकि गरीब-गुरबे का मामला है, हम बड़े-बड़े लोगों के लिए भी कर रहे हैं उसी तरीके से हम सफाई के मामले में भी सोच रहे हैं।

प्लेट-फार्म के टिकट का मामला है। पहले हम बचपन में पढ़ते थे और हमेशा देखते थे कि प्लेट-फार्म की टिकट का दाम भी बढ़ा है। आज कोई प्लेट फार्म की टिकट के बारे में सोचता भी नहीं है। इसलिए जहां हमने एक तरफ कहा बिना टिकट चलने वाले यात्री हैं, दूसरी तरफ सफर करता है टिकट कटाने वाला। उसी तरीके से जो स्टेशन का मामला है, स्टेशन पर क्राइम होता है, स्टेशन पर गंदगी रहती है, इन सारी चीजों को देखते हुए प्लेट फार्म का टिकट दो रुपये कम है और यह कब से चल रहा है। जो भी जाये वह प्लेट फार्म की टिकट कटाकर जाये। यदि टिकट कटाकर नहीं जायेगा तो उसके खिलाफ कार्यवाही की जायेगी। यही हम चाहते हैं कि जो रेलवे इम्पलाइज चाहे ग्रेड-4 के हों या ग्रेड-3 के हों, रेलवे इम्पलाइज का हम एक को-आपरेटिव बनाकर उसको हम कह दें कि रेलवे यार्ड में शौचालय की व्यवस्था करो, आप सफाई करने का काम करो। कम से कम बाथरूम वगैरह या जो रिटायरिंग रूम हैं इनका भी सफाई का काम है। हमारे लिए एक और चिन्ता का विषय बना हुआ है कि हमारे काफी वेटिंग रूम हैं जो जी०आर०पी० के अंडर में हैं। अच्छी बात है कि आपने हमें सजेशन दिया है कि रेलवे में जो क्राइम वगैरह होते हैं उसके लिए एक को-आर्डिनेटिड फोर्स होनी चाहिये। यह बहुत अच्छा सजेशन है क्योंकि कभी-कभी आदमी भावावेश में आकर कह देता है कि रेलवे यह क्यों नहीं करता है, रेलवे ही गाड़ी के पैसेन्जर्स के लिए जिम्मेदार है। हम जिम्मेदार हैं, हम अपनी जिम्मेदारी से दूर भागने का काम नहीं कर रहे हैं। यह लॉ एंड आर्डर का मामला है और इसमें हम 50 परसेंट स्टेट गवर्नमेंट को पैसा देते हैं। जो जी०आर०पी० है, जी०आर०पी० का मतलब गवर्नमेंट रेलवे पुलिस तो उसके लिए हम 50 परसेंट पैसा स्टेट गवर्नमेंट को देते हैं। हमारा आर०पी०एफ० का जो जवान है, जो यार्ड में माल की रक्षा करने का काम करता है...

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): आप 50 परसेंट देते हैं तो जिम्मेदारी भी आपकी होनी चाहिए ...

श्री राम विलास पासवानः मैं जिम्मेदारी से कहां भाग रहा हूं...

श्री गोविन्दराम मिरीः करेक्टर-रॉल लिखने की।

श्री राम विलास पासवानः मैं सिर्फ फैक्ट बता रहा हूं। क्या होता है कि कोई भी अफसर जब किसी भी डिपार्टमेंट में डेपूटेशन पर जाता है तो उसका करेक्टर-रॉल वह डिपार्टमेंट लिखता है, जिसमें वह जाता है। लेकिन जी०आर०पी० के जवानों का करेक्टर-रॉल लिखने का अधिकार रेलवे विभाग को नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट ही उनके करेक्टर-रॉल लिखने का काम करता है। हमारा जो फैडरल स्ट्रैक्चर है उस फैडरल स्ट्रैक्चर में जहां क्राइम होते हैं, उस स्टेट की, वहां की लोकल अथारिटीज की यह जिम्मेदारी होती है। अगर हमारा आर०पी०एफ० का जवान किसी को पकड़ेगा, चोरी करते हुए, छीना-झपटी करते हुए तो वह उसके खिलाफ मुकदमा दर्ज नहीं कर सकता है। जी०आर०पी० में जाकर एफ०आई०आर० दर्ज की जाती है। लेकिन हम इस बात का स्वागत करते हैं जो आपने कही है कि जो एफर्ट्स हैं वे ज्वाईंटली होने चाहिए, राज्य सरकार के भी और केन्द्रीय सरकार के भी। इस बारे में हम बात कर रहे हैं। हमने पी०एम० से बात की है, होम मिनिस्टर से बात की है और राज्य के मुख्य मंत्रियों से बात की है और उनको हमने पत्र लिखने का भी काम किया है। हमें उम्मीद है कि इसका रिजल्ट अच्छा होगा। किसी भी कारण से हों, जब रेलवे में इस तरह के एक्सीडेंट्स होते हैं, वारदातें होती है तो उनसे न केवल रेलवे की प्रतिष्ठा घटती है, न केवल स्टेट गवर्नमेंट की प्रतिष्ठा घटती है बल्कि इससे लोगों की जान-माल का भी खतरा होता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जब आप वहां बैठे हुए थे तो आपने शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के आरक्षण का मामला उठाया था। मैं आपको पूरा विश्वास दिलाता हूं कि इस मामले में मैं स्वयं ही बहुत एलर्ट हूं। कभी कभी मेरे ऊपर आरोप भी लगते रहते हैं। लेकिन मैं, कांस्टिट्यूशनली प्रोविजन्स जो गरीबों के लिए हैं, उनको कार्यान्वित किया जाए। यदि गरीबों को न्याय नहीं मिलेगा तो जमीन के अंदर जो गर्मी है, उसको धीरे धीरे बाहर निकलने का मौका मिलता है तो ज्वालामुखी फूट पड़ता है। तो जो हमारी डेमोक्रेसी है उसके तहत शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के जो लोग हैं, जो बैकवर्ड क्लास के लोग हैं जिनको मंडल कमीशन के तहत

अधिकार दिए गए हैं, जो मानइरिटीज हैं उनको जो अधिकार दिए गए हैं, उनके उन अधिकारों की रक्षा करना यह हमारा कांस्टिट्यूशनल दायित्व बन जाता है और इसलिए जब मैं 1 जून को रेल मंत्री बना तो 30 जून से स्पेशनल रिक्रुटमेंट ड्राइव पूरे देश में शुरु हुआ। हमने 30 परसेंट स्टाल, दुकानें शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों के लिए रिजर्व कर दी हैं। इसके लिए हमने एक कमेटी बना दी है ताकि कोई यह न कह सके कि राम विलास पासवान किस-किस को दे रहे हैं या नहीं दे रहे हैं।

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं एक बात कहना चाहता हूं। शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स की जो केटेगरी सी एंड डी में वैकेंसीज हैं 30.6.96 तक, 4720 वैकेंसीज में से सिर्फ 1718 वैकेंसीज भरी गई है। बाकी वैकेंसीज को भी आप शीघ्र भर दीजिए, कम से कम क्लास डी की वैकेंसीज को तो भर दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: मैंने कहा कि प्रोसेस की है और उसमें 1718 बहाल हो गई है। इसी तरह से फर्स्ट लाट में सफाई मजदूरों की बहाली का काम शुरु कर दिया है। तो मैं कह रहा हूं कि हमने इस काम को शुरु कर दिया है और यह काम हमारा चल रहा है। आप गवर्नमेंट की फंक्शनिंग को जानते हैं। उसके लिए कुछ नियम होते हैं, कुछ कायदे होते हैं, कुछ कानून होते हैं। एक चीज पर पांच आदमी बैठकर कुछ ही देर में उसके बारे में फैसला कर देते है लेकिन उसी चीज के डिस्कसन पर पार्लियामेंट में तीन दिन लग जाते हैं। गवर्नमेंट का जो काम होता है उसमें फैसला लेने में समय लगता है और वह इसी तरह से चलता है। लेकिन इसमें हम कोशिश कर रहे हैं। आप देखिए कि हमें दस महीने हुए हैं। एक घर में जाने के लिए उसमें झाड़ू-बुहारी करने में भी दो-चार महीने लग जाते है तो दस महीनों में आप कितना चाहेंगे?

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): I would like to raise one point. The Minister said that the recommendations of the Mandal Commission would be implemented and employment opportunities would be provided to backward classes people. I will just give an example. In Chennai, the Railways have called for interview for the post Khalasis only candidates belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes but not the candidates belonging to the OBCs. And the legal heirs of the Railway employees alone, interview letters were sent. None of the BC candidates were given interviews. I was told that there was an instruction from the Central Government to send interview letters only to such people. Is it a fact?

SHRI RAM VIALAS PASWAN: Sir, whether it is a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe or a Backward Class or a minority, according to the recommendations of the Mandal Commission, ...*(Interruptions)*.

SHRI R. MARGABANDU: But it has not been followed. *(Interruptions)*.

SHRI RAM VILAS PASWAN: In the Railways, since 1993, after that verdict of the Supreme Court, रेलवे में हम इसको पूरा कर रहे हैं। आपने रिक्रूटमेंट की बात कही। मैं माननीय सदस्य को और सदन को बतलाना चाहता हूं कि हमारे पास 19 रिक्रूटमेंट बोर्ड है और 19 में कन्याकुमारी से लेकर काश्मीर तक, बिहार से लेकर किसी भी स्टेट में या साऊथ में चले जाइए हमने अनआफिशियल 9 मेम्बर्स को रखा है। पहले सिर्फ एस०सी० और एस०टी० रहते थे। हमने उसमें जोड़ा है बी०सी०, हमने उसमें जोड़ा माइनारिटीज को। 9 मेम्बर्स को रखा है जिसमें 3 शिड्यूल्ड कास्ट्स और शिड्यूल्ड ट्राइब्स, 3 बैकवार्ड क्लासेज और 3 माइनारिटीज। इतना ही नहीं चेयरमैन का मामला है। हमारे उत्तर प्रदेश के साथी है सरजू प्रसाद जो हमने उनको उत्तर प्रदेश से चेयरमैन बनाया है। हमारे भुवनेश्वर के एक साथी है। वहां हमने भजमन बेहरा को बनाया है। कहीं हमने माइनारिटीज के बनाए हैं, कहीं बैकवार्ड क्लासेज के, कहीं अपर कास्ट के हैं और कहीं महिला है। इसलिए हम किसी के प्रति इनजस्टिस नहीं करना चाहते हैं। इसलिए बनाया गया है 9 मेम्बर्स को कि वे बैठकर देखें कि शिड्यूल्ड कास्ट्स, शिड्यूल्ड ट्राइब्स, बैकवार्ड क्लासेज और माइनारिटीज के जो अधिकार हैं, जो कांस्टीटयूशनल दायित्व है, उनकी रक्षा वहां हो रही है कि नहीं।

जब हम वेलफेयर मिनिस्टर थे तो वहां हमको गाली काहे के लिए मिलती थी? इसी के लिए मिलती थी। जब लेबर मिनिस्टर थे तो लेबर के लिए गाली मिलती थी। तो इसलिए जब हम आज रेलवे मिनिस्टर हैं तो रेलवे में इनजस्टिस नहीं होने देंगे—चाहे शिड्यूल्ड कास्ट्स हो, चाहे बैकवार्ड क्लासेज हो, चाहे माइनारिटीज

हो, किसी भी क्लास का आदमी हो, इवन अपर क्लास हो— हमारे बोर्ड का ढांचा इतना बड़ा है। आफिसर्स है कोई राम विलास पासवान के परिवार का है क्या। जो जस्टिस है तो जस्टिस शुड बी इन। पालिसी होनी चाहिए रेन्दा के समान, पालिसी बर्मी के समान नहीं होनी चाहिए। रेन्दा के समान होनी चाहिए। जब रेन्दा के समान होती है तो किसी को दुख नहीं होता है। बर्मा के समान जब एक जगह घूमने लगती है तो उसमें गड़बड़ी फैलने लगती है। हम आपको इतना विश्वास दिलाना चाहते हैं कि हम जो पालिसी है, जो कांस्टीट्यूशनल पालिसी है इसको लागू करने का काम करेंगे। उपसभाध्यक्ष जी, माननीय संसद सदस्य चाहे राम कापसे जी ने ...**(व्यवधान)**

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी (उत्तर प्रदेश): मैं आपकी इजाजत से अपने मोहतरम रेलवे मिनिस्टर साहब से एक बात यह पूछना चाहता हूं कि 9 महीने पहले आपने हाउस में यह ऐलान फरमाया था कि जो लोग जितनी तादाद में हैं मुल्क में, उनकी आबादी के हिसाब से उन्हें रेलवे में जगह दी जाएगी। सर, 16 लाख लोग इस वक्त रेल में कर्मचारी के रूप में हैं। एक परसेंट भी इसमें मुसलमान नहीं हैं। तनासुबे आबादी के हिसाब से एक लाख मुसलमान इसमें होने चाहिए थे। 37 परसेंट लोग आजादी के वक्त थे। आज पूरे हिन्दुस्तान में मुसलमानों की तादाद घटकर एक और दो परसेंट के बीच में मुलाजमात में सैंट्रल गवर्नमेंट में रह गयी है। सेंट्रल गवर्नमेंट का चालीसवां हिस्सा, 40 फीसदी सिर्फ रेलवे में मुलाजिम है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि उन्होंने फरमाया था कि मैं यह काम करूंगा। तो क्या आइंदा की भर्ती में उनका क्या प्रोग्राम है जिसमें माइनारिटीज के कोटा को पूरा किया जा सके और माइनारिटीज को संतुष्टि मिले। इसलिए कि ऊपर आसमान और नीचे पासवान—पासवानजी आसमान की शक्ल में कैसे खड़े होंगे, मैं उसको जानना चाहता हूं।

[†]مولانا عبید اللہ خاں اعظمی: میں آپکی اجازت سے اپنے محترم ریلوے منسٹر صاحب سے ایک بات یہ پوچھنا چاہتا ہوں۔ کہ 9 مہینے پہلے آپنے ھاؤس میں یہ اعلان فرمایا تھا کہ جو لوگ جتنی تعداد میں ہیں ملک میں ان کی آبادی کے حساب سے انھیں ریلوے میں جگہ دی جائے گی۔ سر۔ 16 لاکھ لوگ اس وقت ریل میں کرمچاری روپ میں ہیں ایک پرسینٹ بھی اس میں مسلمان نہیں ہیں۔ تناسب آبادی کے حساب سے ایک لاکھ مسلمان اس میں ہونے چاہیئے تھے۔ ۳۷ پرسینٹ لوگ آزادی کے وقت تھے آج پورے ھندوستان میں مسلمانوں کی تعداد گھٹ کر ایک اور دو پرسینٹ کے بیچ میں ملازمت میں سینٹرل گورنمنٹ میں ۴۰ گئی ہے۔ سینٹرل گورنمنٹ کا چالیسواں حصہ۔ ۲۰ فیصدی صرف ریلوے میں ملازم ہے میں منتری مہودے سے یہ جاننا چاہتا ہوں۔ کہ انھوں نے فرمایا تھا کہ میں یہ کام کرونگا تو کیا آئندہ کی بھرتی میں انکا کیا پروگرام ہے جسمیں مائناریٹیز کے کوٹہ کو پورا کیا جاسکے اور مائناریٹیز کو سنتشٹی ملے۔ اس لیے کہ اوپر آسمان اور نیچے پاسوان۔ پاسوان جی آسمان کی شکل میں کیسے کھڑے ہونگے میں اسکو جاننا چاہتا ہوں۔

[†] | Transliteration in Arabic Script.

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्षजी, एक होता है एक्ट, एक होता है फैक्ट और एक होता है टैक्ट। एक्ट है, फैक्ट है, टैक्ट है। एक्ट तो नहीं बना है। फैक्ट यह है कि उनका भी प्रिजेंटेशन एक परसेंट है। अब निर्भर करता है टैक्ट के ऊपर। तो जितने टैक्ट का इस्तेमाल हो रहा है हम कर रहे हैं।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: कितनी भर्ती हुई है? उसमें माइनारिटीज के लोग कितने हैं?

مولانا عبید اللہ خان اعظمی: کتنی بھرتی ہوئی ہے۔ اسمیں مائناریٹیز کے لوگ کتنے ہیں؟

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूं कि अब जैसे हम लोग कल जम्मू-कश्मीर में गए। वहां के लोगों की भावना है कि साहब, हमारे यहां जब आप रेलवे लाइन खोले हैं, हमारा तृतीय श्रेणी, चतुर्थ श्रेणी में कोई आदमी जब नई दिल्ली जाता है या कहीं जाता है तो आप हमको एशोरेंस दीजिए कि यहां हमारा जो काम होगा वह हमारे द्वारा होगा हमने कहा, दिया। ठीक है दूसरी जगह हो पर ऐसा रेलवे में कानून नहीं है। लेकिन जम्मू-कश्मीर में जो भी काम होगा वह स्थानीय लोगों के द्वारा करवाया जाएगा। अब वहां स्थानीय लोग क्या कहते हैं कि वहां काम करना शुरू कर देंगे तो इनको अधिकार मिलना शुरू हो जाएगा इसलिए मैंने कहा कि यह टैक्टफुली जो होता है, अब हम कानून तो नहीं बना सकते हैं। यह तो सरकार का काम है और सदन का काम है। कानून बना दें तो कल से हम लागू कर देंगे लेकिन जहां तक हमारा है मैंने कहा कि जब हम किसी को एक-तिहाई माइनारिटी के लोगों को यदि हम बोर्ड में रखते हैं, एक-तिहाई एस०सी० एसटी० और एक-तिहाई बी०सी० को बैठाते हैं तो उसका क्या मतलब होता है? उसका मतलब ही होता है कि वह देखें चूंकि माइनारिटी का ऐसा तो नहीं कोई कह सकता है कि माइनारिटी सूटेबल नहीं है। शैड्यूल कास्ट के संबंध में, शैड्यूल ट्राइब के संबंध में 100 क्लाज़ हो जाता है कि यह वायेबल नहीं है, सूटेबल नहीं है, यह नहीं है, वह नहीं है। माइनारिटी के संबंध में तो ऐसा नहीं है। ...**(व्यवधान)** उपसभाध्यक्ष जी, मैंने कहा कि हमारे काफी सदस्यों ने राम कापसे जी ने विचार रखा, रामजीलाल ने हरियाणा और पंजाब के संबंध में रखा, राम देव भंडारी जी ने कहा कि वरिष्ठ नागरिकों ...**(व्यवधान)**

श्री रामजीलाल: आपने वहां जयपुर से कहा, जयपुर से हिसार से लाइन छोटी है, आपने कहा था कि वाया जयपुर गाड़ी लगायेंगे। तो मैं आपको प्वायंट आउट करना चाहता हूं कि छोटी लाइन है। ...**(व्यवधान)** कब बनेगी?

श्री राम विलास पासवान: देखिए, मैं बाद में इस पर आऊंगा। जो एशोरेंस मैंने सदन में दिए हैं, सदन के बाहर दिए हैं, मैं तो उसको पूरा करता ही हूं, आपको मालूम है जो मैं एशोरेंस नहीं भी देता हूं वह भी आप लोगों के कहने पर मैं कर देता हूं। मुझको कहना नहीं चाहिए। लेकिन लुधियाना से ले करके चंडीगढ़ तक कहते हैं कि रेलवे लाइन नहीं है। बिल्कुल दोनों, लुधियाना भी उतना ही पावरफुल जगह है, चंडीगढ़ भी है, कहते हैं कि आज तक उसके संबंध में ध्यान ही नहीं गया है। इसी बार चंडीगढ़ में आप देखिए, पंजाब में आप देखिए, पंजाब में कितना जोड़ने का काम किया है। ...**(व्यवधान)** आपका भी सर्वे हो रहा है। आप क्यों खोल रहे हैं। उपसभाध्यक्ष जी, रामदेव भंडारी जी ने जो वरिष्ठ नागरिकों के संबंध में कहा कि 50 परसेंट का छूट दिया जाए। अभी तक 25 परसेंट की छूट दी जा रही है और अभी तक मैंने कहा कि हमारे पास संसाधन की कमी है। लेकिन जो हमारे एल्डर्स हैं उनके लिए जितना भी कुछ किया जाए, बहुत ही कम है। आप समझ जाएं कि हम जब आए थे उस समय हमने दो-तीन चीज़ किया था। एक तो हमने किया था कि जो हमारे नौजवान लोग हैं, हम लोग बचपन में जब पढ़ते थे तो दारोगा का कभी बहाली आता था तो हम लोग देखते थे कि कहां से बहाली आया है। तो कोई कहता था कि मुज़फ्फरपुर से तो देखने लगते थे कि जेब में पैसा है या नहीं। कभी नहीं भी जाते थे। एक तो हम लोगों को वह कष्ट मालूम

[ ] Transliteration in Arabic Script.

है। हमने घोषणा किया था कि 50 परसेंट, कोई भी सैन्ट्रल गवर्नमेंट की सर्विस में इन्टरव्यू देने के लिए जाएगा तो उसको 50 परसेंट की छूट दी जाएगी। वह 50 परसेंट की छूट जारी है। उसी तरीके से हमने कहा था कैजुअल लेबर के संबंध में कि 56 हजार कैजुअल लेबर हैं और 1997-98 में हम उनको रेगुलेराइज़ करने का काम करेंगे। आपको हम विश्वास दिलाते हैं कि मार्च तक 30 हजार कैजुअल लेबर का रेगुलेराइज़ेशन हो जाएगा, बाकी का हमने 1998 तक का लक्ष्य रखा है लेकिन हम कोशिश करेंगे कि उसके पहले ही उसको भी रेगुलेराइज़ कर दिया जाए। उसी तरीके से जो हमारा लाइज़निंग का काम करता है वह कुली करता है, लेकिन उस कुली को कभी रेलवे का अंग ही नहीं माना जाता है। जब हम लोग कहते थे तो कहा जाता था कि नहीं यह तो रेलवे का अंग ही नहीं है। पिछली बार हमने 75 परसेंट उसको टिकट में छूट देने का काम किया था और अब हमने उसको एक बार पास बिल्कुल फ्री कर दिया है कि तुम पूरे देश के एक कोने से दूसरे कोने तक, जहां जाना चाहो, जाओ। उससे एक आत्म-विश्वास की भावना जगी है और उसको भी मैंने कहा है कि तुम जब रेलवे में हो तो रेलवे में तुम भी पासवान बनो। पासवान का मतलब वॉचमैन है, रक्षक है, और तुम भी वहां वॉचमैन बन करके देखने का काम करो। कोई गरीब या किसी को कोई सताने का काम नहीं करे। हम उसको सिर्फ पास ही नहीं दे रहे हैं बल्कि उसको हम नया ड्रैस भी देंगे 15 अगस्त से कुली और पोर्टर से ले करके जितने भी है चाहे स्टेशन मास्टर हो, चाहे टी०टी० वगैरह हो। यहां सब अंग्रेज़ के समय से चला आ रहा है काला कोट और 6 फुट का आदमी है तो उसको 7 फुट का ड्रैस मिला गया और 7 फुट वाले को 5 फुट का ड्रैस मिल गया। हमने कहा कि हम नया ड्रैस बनायेंगे और एकदम बढ़िया से बढ़िया फैशन डिज़ाइनर से हम बनवा रहे हैं।

उस को हम बढ़िया सा कपड़ा और पैसा दे देंगे। वह अपनी फिटिंग के हिसाब से डिजाइन के मुताबिक सिलवा लें और जब गाड़ी में खड़े हों तो पता चले कि कोई रेलवे का स्टाफ चल रहा है। ऐसा नहीं है कि कंधे पर कोट और जेब में कागज रख लिया। आप कर्मचारी हैं तो कर्मचारी और अफसर हैं तो अफसर के समान रहें और काम करें।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: महोदय, मैं एक निवेदन सीनियर सिटीजंस के बारे में करना चाहता हूं। उन्होंने कहा कि 50 फीसदी की डिमांड है। वह न भी हो, लेकिन जो बुजुर्ग प्रोफेसर्स वगैरा हैं, वह इस उम्र में जाते हैं तो उन को ए०सी० टू/ए०सी० थ्री जहां पर हो वह 25 परसेंट की सुविधा दे दें। इस बारे में बहुत लोगों ने मुझे कहा है कि बुद्धिजीवी लोग इधर-से-उधर सेमीनार या कांफ्रेंस में जाते हैं, अतः उन के बारे में विचार करने के लिए आप से निवेदन है।

श्री गोविन्दराम मिरी: इस में आप दूरी की बात मत रखिए।

श्री राम विलास पासवान: इस को हम देख लेंगे। इस में कभी-कभी ऐसा होता है यदि कुछ लोगों के लिए काउंटर बनाते हैं, फिर मान लेते हैं पत्रकार को भी जोड़ देते हैं। उसी में जो बेचारे हैंडीकैप्ड हैं, उन के लिए भी हम कह रहे हैं कि अलग से व्यवस्था हो तो ऐसा न हो कि जिन के लिए अलग व्यवस्था की गयी थी, वह ज्यादा लोग हो जाएं और जहां ज्यादा हैं, वहीं कम हो जाएं। अब चूंकि आप ने सुझाव दिया है तो हम इसे दिखला लेंगे।

उपसभाध्यक्ष (अजीत जोगी): सरोज खापर्डे जी भी कुछ कहना चाह रही हैं।

कुमारी सरोज खापर्डे: मंत्री जी, चतुर्वेदी जी के साथ अपने को सम्बद्ध करते हुए मुझे कहना है कि जैसा उन्होंने सीनियर सिटीजन का मुद्दा उठाया, उसी तरह से हमारे स्वतंत्रता संग्राम में भाग लेने वाले लोग बहुत कम बचे हैं और उन के लिए आप ने सुविधा दी है कि वह स्वतंत्रता संग्राम के सेनानी देश में कहीं भी सफर कर सकते हैं, लेकिन आप ने कहा कि वह राजधानी में सफर नहीं कर सकेंगे। तो अगर इस तरह का डिस्क्रिमिनेशन आप हमारे देश के स्वतंत्रता संग्राम के सैनिकों के साथ रखेंगे तो मुझे लगता है कि यह उन के साथ ज्यादती होगी, अन्याय होगा। इसलिए मेरा आप से निवेदन रहेगा कि आप उन के लिए इस तरह की कोई कंडीशन मत रखिए कि वह राजधानी से सफर नहीं करेंगे। उन को भी वही सुविधाएं मिलनी चाहिएं जितनी कि दूसरे लोगों को मिलती हैं।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: साथ-ही-साथ एक चीज और कि एक्स-एम०पीज० को राजधानी में अलाउ नहीं किया गया है, गुजारिश है कि उन को भी अलाउ कर दें।

†[مولانا عبیداللہ خاں اعظمی نے ساتھ ہی ساتھ ایک چیز اور کہ "ایکس ایم۔پیز" کو راجدھانی میں اللاؤ نہیں کیا گیا ہے۔ گزارش ہے کہ ان کو بھی اللاؤ کردیں۔]

श्री राम विलास पासवानः उपसभाध्यक्ष जी, दो मुद्दे हैं—एक तो स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के संबंध में कहा गया और यह सही बात है कि उन के कारण ही हम आज पार्लियामेंट में बैठे हुए हैं। उन के लिए जो किया जाए, वह कम है। इस संबंध में हम देखेंगे। दूसरे माननीय सदस्य ने हमारे भूतपूर्व संसद सदस्यों के संबंध में कहा। उपसभाध्यक्ष जी, हम सभी कभी-न-कभी तो भूत होने ही वाले हैं। उपसभाध्यक्ष जी, दिक्कत यह है कि हम लोग गरीब परिवार से आए हैं। इस कारण हम को गरीब के प्रति इमेज भी बचाकर चलना पड़ता है। अब दिक्कत होती है। मैं दावे के साथ कहता हूं कि रोज सवेरे हमारे यहां डेढ़-दो हजार लोग हॉस्पिटल में लाइन लगाए रहते हैं। अब वे बेचारे 5-10 आदमी आ गए या कोई आदमी आ गया और वह कहता है कि हम बीमार हैं, कैंसर के रोगी हैं, फलानां हैं, चिलानां है। तो हम मन मारकर कहते हैं कि किसी तरह से दे दो और उसे घर तक पहुंचा दो। हमारे सामने दिक्कत यह होती है कि रोज अखबार में निकलता रहता है, आज भी एक अखबार में निकला कि राम विलास पासवान ए०सी० का दुरुपयोग कर रहे हैं। ए०सी० क्लास का पास दे रहे हैं जबकि उपसभाध्यक्ष महोदय, हम जिस परिवार से आए हैं, उस परिवार में कोई आदमी ए०सी० में चढ़ने वाला है ही नहीं और हम अगर एम०पी० नहीं रहे होते तो हम भी ए०सी० में नहीं चढ़ते। तो हम को इस बात का थोड़ा दर्द होता है। महोदय, एक दिन निकलता है कि ए०सी० क्लास ही नहीं, राम विलास पासवान तो सब चीज को पास कर गए हैं और शताब्दी व राजधानी में भी इन्होंने देना शुरू कर दिया है, इतना दे दिया है। अब मान लेते हैं कोई आदमी आ जाता है किसी का केस चल रहा है, यह रिलिअल कराने के लिए आ जाता है। वह दबाव डालता है तो हम नेचर के मुताबिक "ना" नहीं कह पाते हैं अदरवाइज हम सैकंड क्लास से ऊपर किसी को अलाउ ही नहीं करते हैं। अब राजधानी का नाम लिया गया। तो हमें बहुत गुस्सा आ गया और हम ने कहा कि यह क्यों चलेगा राजधानी में। राजधानी और शताब्दी को कैंसिल करो। हमने तो दिया नहीं है, कैन्सिल करो। उसी में क्या हो गया कि वह एक्स-मैम्बर आफ पार्लियामेंट की जो बात आप कहते हैं, वह फोर्मर मैम्बर आफ पार्लियामेंट का मामला आ गया और उसी में उलझ गया। फिर तीसरे दिन जब हमको मालूम हुआ तो तीसरे दिन हमने उसमे आर्डर कर दिया कि नहीं, फोर्मर मैम्बर आफ पार्लियामेंट का वह लागू नहीं होगा, इसमें उसका कोई प्रश्न नहीं होता। हम कहना चाहेंगे कि और भी जो इमीनेण्ट लोग हैं, एक से एक खिलाड़ी हैं, एक से एक मान लेते हैं कि पर्सनलटीज हैं, वे इसलिए पास नहीं लेते हैं कि उनको कहीं घूमना है बल्कि उनको यह मिलता है उनके सम्मान के लिए। आपने देखा कि पहले रेलवे कंसेशन मिलता था या पास मिलता था ग्लेण्टरी अवार्ड वाले को, सिर्फ फौजी को। हमने कह दिया कि जो भी आदमी, चाहे पुलिस आफीसर भी है किसी भी स्टेट का, वह भी यदि अच्छा काम करता है, उसको भी ग्लेण्टरी अवार्ड मिला है तो हम उसको भी देने का काम करेंगे। उस दिन अभय कुमर बेचारे क्रिमिनल्स से लड़ते हुए मारे गए। सबसे पहले रेलवे मिनिस्टर, हम उनके घर गए। दो लाख रुपया उनके परिवार को दिया। उनके परिवार के लोगों को नौकरी देने का काम किया और उसके बाद हमने कहा कि आपके लिए हम रिकमण्ड भी करने का काम करेंगे। इसी तरह हमें उत्तर प्रदेश में हवलदार अब्दुल हमीद की पत्नी मिलीं। आप जानते हैं, उन्होंने क्या मांगा? कहा कि पासवान साहब, हमको फ्लां स्टेशन से फ्लां स्टेशन तक जाना है, एक दो टिकट या एकाध पास दे दीजिए फ्लां स्टेशन के लिए सेकेण्ड क्लास का। हमने कहा—आप अब्दुल हमीद साहब की पत्नी हैं? बोले कि हां, उनकी बेवा हैं। हमने कहा—माताजी, आप क्या बात करती हैं, आपके कारण आज हम लोग दिल्ली में बैठे हुए हैं। आप चलिए हमारे यहां। हम उनको साथ दिल्ली लाए रेल भवन में, प्रेस वालों को बुलवाया, उनको सम्मान देने के लिए और हमने कहा कि हम आपको आजीवन फर्स्ट क्लास, ए०सी० का पास देते हैं, दो देते हैं। उसके बाद हमने पूछा — बच्चा आपका क्या करता है? बोले — बच्चा पोस्टमेन का काम करता है डेली वेजेज पर। हमने कहा — हम उसको भी तृतीय श्रेणी की नौकरी देने का काम करेंगे और हमने किया। तो ऐसे जो कैटेगरी है, उनके लिए हम जो भी चीज कर सकें, वह कम है।

एक माननीय सदस्यः महोदय, एम०पी० के पास का क्या करेंगे? सेकेण्ड क्लास में ही ले जाएंगे क्या?

† | Transliteration in Arabic Script.

श्री राम विलास पासवान: बाद में वह सब आ जाएगा। अब दो बजने वाला है। पौने दो घंटा हो गया है ...(**व्यवधान**)...

श्री मोहम्मद सलीम: स्वतंत्रता सेनानी के बारे में बात आई थी। आपने कहा कि सम्मान के लिए पास देते हैं, घूमने के लिए नहीं देते। आजादी का पचासवां साल मनाया जा रहा है इस साल, तो आप कम से कम इतना कर दें कि उनको दफ्तार से जाकर रिन्यू न कराना पड़े। आपके रेलवे में इतना स्टाफ है और जो स्वतंत्रता सेनानी हैं उनकी उम्र 65 साल, 70 साल से कम नहीं है, तो आपके आफीसर या स्टाफ मैम्बर जाकर उनके घर पर रिन्यूवल कार्ड दे दें ताकि उनको यहां आकर लाइन में न लगना पड़े। अगर आप सम्मान देना चाहते हैं तो ऐसी व्यवस्था करें। मैं बताना चाहूंगा कि अभी इलाहाबाद में आपके एक आफीसर हैं उनके पास, कैप्टेन लक्ष्मी सहगल जिनका हम लोग सम्मान करते हैं, उनका कार्ड रिन्यू कराने के लिए कोई ले गए। तो जो वह सैक्शन आफीसर है, जो आदमी कार्ड ले गए, उनसे बोलते हैं — यह कौन हैं? उनको खुद आने को बोलो। तुम क्यों ले आए हो? तो इस तरह यह असम्मान नहीं होना चाहिए।

†اشرفی محمد سلیم: سو نتر تا سینانی کے معاملے میں بات آئی تھی۔ آپ نے کہا کہ سمان کے لئے پاس دیتے ہیں۔ گھومنے کیلئے نہیں دیتے۔ آزادی پچاسواں سال منایا جا رہا ہے۔ اس سال تو آپ کم سے کم اتنا کر دیں کہ انکو دفتر میں جا کر ریفیوز نہ کرانا پڑے۔ آپکے ریلوے میں اتنا اسٹاف ہے اور جو سو نتر تا سینانی ہیں انکی عمر ۶۵ سال ۷۰ سال سے کم نہیں ہے۔ تو آپکے آفیسر یا اسٹاف ممبر جا کر انکے گھر پر ریفیوئل کارڈ دے دیں۔ تاکہ انکو یہاں آکر لائن میں نہ لگنا پڑے اگر آپ سمان دینا چاہتے ہیں تو ایسی ویو مستھا کریں۔ میں بتانا چاہوں گا کہ ابھی الہ آباد میں آپکے ایک آفیسر ہیں۔ انکے پاس کیپٹن لکشمی سہگل جنکا ہم لوگ سمان کرتے ہیں انکا کارڈ ریفیو کرانے کیلئے کوئی لے گئے۔ تو جو سیکشن آفیسر ہیں۔ جو آدمی کارڈ دے گئے ان سے بولتے ہیں۔ یہ کون ہیں۔ انکو خود آنے کو بولو۔ تم کیوں لے آئے ہو۔ تو اس طرح یہ اسمان نہیں ہونا چاہیئے۔

श्री एस० बी० चव्हाण: मैं रुका था इसलिए, कि आपके भाषण समाप्त होने के बाद पोलिसी के इस्यूज, क्योंकि आपने आज पोलिसी के हद तक रखा है, इसलिए पोलिसी इस्यूज पर बात होगी। ऐसा न हो कि दो बजने के बाद आप यह कहें कि साहब, अब दो बज गए हैं, अब तो मैं जवाब नहीं दे सकता हूं। यह हालत पैदा न हों, इसलिए मैं आपको याद दिला रहा हूं।

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष जी, मैं अब ज्यादा बोलूंगा भी नहीं। मैंने कहा था कि कोई माननीय सदस्य यह न समझे कि मैंने उनके पाइंट्स को देखा नहीं है, पढ़ा नहीं है। जैसे-जैसे जो माननीय सदस्य बोले हैं, उसी तरीके से मैं नाम भी बोलता जाता हूं। नीलोत्पल बसु साहब ने कहा, चव्हाण साहब ने सजेशन दिया। फिर उसके बाद इन्होंने वहां की प्राब्लम के संबंध में भी कहा कि नान्देड़ डिवीजन का आफीसर, वह सिकन्दराबाद में क्यों है? हमको भी यह बात समझ में नहीं आती, जब डिवीजन फोर्म हो गया तो आफीसर की बहाली होनी चाहिए। आफीसर की बहाली नहीं हो रही है दस साल से, वह गलत बात है और अगर बहाली हो

†| | Transliteration in Arabic Script.

गई तो यह सिकंदराबाद में रहकर काम करे, यह भी गलत है। इसलिए मैं स्वयं इस मामले को देख रहा हूं। ओ० राजगोपाल जी ने कहा है ट्रेन वगैरह के संबंध में तो मैंने पहले ही बताया कि कोचेज वगैरह का जो उत्पादन है इसका हमने लक्ष्य बढ़ाया है और हम इसमें वृद्धि कर रहे हैं। आपने एक और अच्छा सुझाव दिया कि रेल यात्रियों के लिए जीवन बीमा हवाई जहाज के यात्री के समान लागू होना चाहिए। अभी हमारा जो रेलवे का नियम है, उस नियम के मुताबिक जो है, सिर्फ वह जब एक्सीडेंट होता है, जब कोई मान लेते हैं कि बम-ब्लास्ट वगैरह होता है तो इसमें यात्री के परिवार को हम दो लाख रुपए देते हैं। बीमा होता है, बीमा कराया गया है, लेकिन उसी में उसको मिलता है। लेकिन मैं इस बात से सहमत हूं कि यह होना चाहिए जब हम बीमा कराते है और यात्री की चाहे किसी कारण से मृत्यु हो, चाहे गिरकर मृत्यु हो, चाहे किसी ने उसे मार दिया हो या उसके पांव कट गए हैं, तो उसको उसका अधिकार मिलता चाहिए तो जिस इन्शयोरेंस कम्पनी को हम प्रीमियम देते है उससे हम बात करेंगे और हम कोशिश करेंगे कि ये जो सारी की सारी केटेगरीज़ हैं और यदि किसी पैसेंजर की किसी कारण से भी मृत्यु होती है तो उसको मुआवजा मिलना चाहिए, यदि वह घायल होता है तो भी उसको मुआवजा मिलना चाहिए।

श्री एस०एस० अहलुवालिया जी ने पीने के पानी से लेकर और बहुत सारी चीजों के बारे में अच्छे-अच्छे सुझाव दिए हैं।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी साहब ने कहा है और उन्होंने जो यह बात कही है कि 60 परसेंट ट्रैक को अविलम्ब बदलने की आवश्यकता है, तो मैं उन्हें बतलाना चाहता हूं कि फिगर उतनी नहीं है, फिगर 7 परसेंट है। इसी तरह से आपने फाटक वगैरह के बारे में कहा, माइनॉरिटीज़ के बारे में कहा, रेलवे क्रासिंग के संबंध में कहा तो ये सारे प्वाइंट्स आपने उठाए हैं।

श्री के० रहमान खान साहब ने कई बात कही हैं, कई एक प्वाइंट्स उन्होंने उठाए हैं। आपने जो यह बात कही है कि दुर्घटना के लिए उच्च अधिकारियों की रिस्पांसिब्लिटी तय की जाए, तो हम आपको इतना विश्वास दिलाना चाहते हैं कि रेलवे में जो हमारे अलग-अलग मैम्बर्स हैं, उनके जिम्मे अलग-अलग कम होते हैं और जब हम रिस्पांसिब्लिटी फिक्स करते हैं तो हम उस रिसपांसिब्लिटी को अलग-अलग मैम्बरों पर भी फिक्स करने का काम करते हैं और अब तो हमने कोशिश की है कि "मिसलेनियस" को भी हटा दो। "सब मिलाकर के कितने जिम्मेदार हैं", हमने कहा "सब मिलाकर नहीं", अब रिस्पांसिब्लिटी फिक्स होनी चाहिए।

श्री के० रहमान खान (कर्णाटक): आप जिम्मेदारी फिक्स कीजिए अफसरों पर।

श्री राम विलास पासवान: उसी तरीके से आपने ट्रांसपिरेंसी के बारे में कहा। मैंने बतला दिया है कि ट्रांसपिरेंसी के लिए तो हम स्वयं चाहते हैं और उसके लिए हम कदम भी उठा रहे हैं।

प्रो० राम बक्श सिंह जी ने उत्तर प्रदेश की उपेक्षा के बारे में कहा। मैं माननीय सदस्यों को इतना विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हमारी नॉलेज में तो था कि मथुरा से लेकर कासगंज, कानपुर होते हुए एक लम्बी रेलवे लाइन और फिर उधर से बरेली तक खींची है। यदि आप चाहते हैं कि कोई दूसरा प्रोजेक्ट हो तो आप हमें बताइए। पैसा तो प्रोजेक्ट में ही जाएगा, आप हमको प्रोजेक्ट बताइए, हम निश्चित रूप से उस पर विचार करने का काम करेंगे। उसी तरह से फिर रेलवे अस्पतालों के बारे में उन्होंने कहा है, फिर उन्होंने रेलवे बांड्स को जारी किए जाने के बारे में कहा है। हम सदन को बतलाना चाहते हैं कि इस बार हमने, 1997-98 में, 2150 करोड़ के बांड्स के लिए बजट भाषण में कहा है।

श्रीमती आनन्दीबेन जेठाभाई पटेल ने माफियाकरण पर कहा है और कहा है कि रेल अधिकारियों की मिलीभगत से भी कहीं-कहीं घटनाएं होती हैं। फिर उन्होंने कहा है कि जो रेलवे ट्रैक के आसपास की जमीन है, उसको यूटिलाइज़ किया जाना चाहिए और खेती के लिए दिया जाना चाहिए। मैं बताना चाहता हूं कि पहले इस तरह का सिस्टम था लेकिन जिसके पास जमीन जाती थी, उसी को वहां से हटाने के लिए कोर्ट में जाना पड़ता था। नतीजा यह हुआ कि लिटिगेशन काफी बढ़ने लगे और फिर रेलवे ने उस सिस्टम को समाप्त करने का फैसला लिया अब हम कोशिश कर रहे हैं कि पर्यावरण की दृष्टि से वहां वृक्ष वगैरह लगाए जाएं और यह काम वन विभाग के सहयोग से जारी है।

श्री वीरेन्द्र कटारिया ने लोकल समस्याओं के बारे में, पंजाब के संबंध में, कहा। उन्होंने गंगानगर से हरिद्वार, फाजिल्का से रिवाडी और गंगानगर से भटिंडा, इन गाड़ियों के बारे में अपनी बात कही।

डा० श्रीमती भारती राय ने अपने भाषण में बजट के लम्बे भविष्य के बारे में कहा है और आर०पी०एफ० के संबंध में भी आपने कहा है और फिर जो हमारे वरिष्ठ

नागरिक हैं, उनको मिलने वाली छूट के बारे में भी आपने कहा है कि उनके लिए छूट की आयु 65 साल से घटाकर 60 साल कर देनी चाहिए।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण साहब ने अपने स्टेट की लोकल समस्याओं के साथ-साथ रेलवे से संबंधित समस्याओं, स्वतंत्रता सेनानियों से संबंधित समस्याओं और रेलवे में खान-पान विभाग से संबंधित समस्याओं के बारे में अपने विचार व्यक्त किए, उनके बारे में मैंने जवाब दे दिया है।

श्री पराग चालिहा साहब ने असम और नार्थ-ईस्ट की रेलवे लाइन के संबंध में कहा है। महोदय, असम और नार्थ-ईस्ट में, मुझे कहना नहीं चाहिए, आजादी के बाद पहली बार जहां हमने नई रेलवे लाइनों पर 400 करोड़ रुपया रखा है, वहीं नार्थ-ईस्ट पर हमने 300 करोड़ रुपया रखने का काम किया है और हम चाहते हैं तथा हमारा यह प्लान है कि किसी भी स्टेट का हैड क्वार्टर नार्थ-ईस्ट का ऐसा न रहे, जिसमें कि रेलवे लाइन न पहुंचे जहां असंभव है, जहां लोकल चीफ मिनिस्टर नहीं चाहेंगे, सरकार नहीं चाहेगी, जनता नहीं चाहेगी, वहां की बात हम नहीं कर सकते हैं।

लेकिन हमारी प्लानिंग है कि एक-दो साल के अंदर सब जगह, हमारे जो प्रोजेक्ट्स हैं, मैं सबका सर्वे करवा रहा हूं और हम चाहते हैं कि हर राजधानी को हम रेलवे लाइन से जोड़ने का काम करें। हम कह रहे थे कि जो हर स्टेट का हैडक्वार्टर है, कम से कम वहां तक रेलवे लाइन न भी जाए लेकिन यात्रियों को रिजर्वेशन के लिए गोहाटी और कलकत्ता तक न जाना पड़े। इसलिए एक कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन ऑफिस हम हर स्टेट मुख्यालय में खोल रहे हैं। दो-तीन जगह यह काम बचा हुआ है। वहां इसलिए नहीं बचा है कि वहां मशीन नहीं लगी है, बल्कि इसलिए बचा है कि उसका उद्घाटन नहीं हुआ है। एक-दो जगह हम चले गए थे, एक-दो जगह हमने सतपाल महाराज जी को भेज दिया था। जहां बचा है वहां हमने कहा कि आप खुद ही कर लीजिए तो उन्होंने कहा कि आप आएंगे तभी उद्घाटन करेंगे। इसलिए अब जो छुट्टी का समय आएगा, इन दो-तीन जगहों का हम दौरा करेंगे।

महोदय, सनातन बिसि साहब से उड़ीसा में लिंक प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए कहा है। उन्होंने अनुसूचित जाति-जनजाति के लिए रिक्तियों को 31 मार्च तक पूरा करने के लिए भी कहा है। तमिलनाडु के प्रोजेक्ट्स के संबंध में निरैकुथन जी ने कहा है। नांग्दु साहब ने भी पश्चिम बंगाल और खासकर उत्तरी बंगाल को पूर्वोत्तर रेलवे से लिंक करने के संबंध में और उत्तर बंगाल को बंगला घाटी से लिंक करने के संबंध में कहा है। दुरैसामी जी ने कैजुअल लेबर को नियमित करने के संबंध में बतलाया है। उसके संबंध में मैंने पहले ही बतला दिया है। उन्होंने सेलमकरूड़ के संबंध में भी कहा है। ऑलरेडी हमने उसको बजट में जोड़ दिया है। सी०सी०ए० से वह पास हो जाएगा, उसमें कोई दिक्कत नहीं है। श्री खान गुफरान जहीदी साहब ने कहा है कि जितनी भी ट्रेनें हैं, उनमें अधिक से अधिक साधारण डिब्बे लगाने चाहिए। इस बार हमने 2500 डिब्बे बनाने का लक्ष्य रखा है और उसमें हमने करीब तीन चौथाई से ज्यादा सामान्य डिब्बे लगाने की अनुमति दी है। उसके बाद उन्होंने मुरादाबाद-दिल्ली रेलवे लाइन के संबंध में कहा है। गोविन्दराम मिरी जी ने बिलासपुर में रेलवे जोन के संबंध में कहा है।

श्री लक्खीराम अग्रवाल (मध्य प्रदेश): मंत्री जी, आप सबके साथ न्याय की बात कह रहे हैं। छत्तीसगढ़ में बिलासपुर क्षेत्र की सर्वाधिक उपेक्षा हुई है। उसके बारे में विचार करिए। लंबे समय से वह आंदोलन चल रहा है।

इन्होंने बिलासपुर में रेलवे जोन के संबंध में कहा है। रेलवे जोन के संबंध में बड़ा भारी क्रिटिसिज़्म होता रहता है और पे-कमीशन से लेकर हर कमीशन हमें ऐसे देखता है जैसे बड़ा भारी हमने क्राईम किया हो। मैं आपके माध्यम से सदन को बतलाना चाहता हूं कि इस देश में आजादी के बाद कितने स्टेट्स थे और एक-एक स्टेट के कितने-कितने पार्ट्स हो गए। कितने जिले थे और आज कितने जिले हैं, उनकी संख्या कितनी है, कितने ब्लॉक थे, कितने थाने थे और आज उनकी संख्या कितनी बढ़ गई है। जब कोई नया स्टेट बनता है तो उस स्टेट के लिए इनफ्रास्ट्रक्चर तैयार नहीं होता है क्या? उसमें खर्चा नहीं होता है क्या? जब कोई जिला बनता है तो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर के लिए बिल्डिंग की आवश्यकता नहीं होती है क्या? जिले बढ़ गए, स्टेट्स बढ़ गए। बिहार, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, ये तीनों एक स्टेट थे, आज 3 स्टेट्स हो गए। एक आसाम के 7 स्टेट्स हो गए। कर्नाटक, महाराष्ट्र ये सब एक में थे, उनका डिवीजन हो गया। महोदय, 1955 में जोन बना, फिर 1956 में बना, फिर 1958 में बना ....व्यवधान पहले सुन तो लीजिए ना।

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): बोल लेने दीजिए, मंत्री जी जवाब दे रहे हैं....(व्यवधान)

SHRI RAM VILAS PASWAN: I have mentioned this just now. I am going to reply.

श्री राजनाथ सिंह (उत्तर प्रदेश): "बदतमीजी" शब्द का प्रयोग किया है, मान्यवर मैं आपसे व्यवस्था चाहूंगा....**(व्यवधान)**

श्री राम विलास पासवान: किसने कहा....(**व्यवधान**) If you are not satisfied then you tell me. I will be the last Minister....*(Interruptions)*...

श्री राजनाथ सिंह: यदि नहीं कहा है, तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूं।

कुमारी सरोज खापर्डे (महाराष्ट्र): मंत्री जी ने ये कहा कि अगर मेरे उत्तर से आप सैटिस्फाइड नहीं होते हैं तो आप कुछ कहिएगा। ये कहा मंत्री जी ने।

श्री राम विलास पासवान: मैं तो अंतिम मंत्री होंगा या मैं अंतिम मेंबर होऊंगा कि **मैं....(व्यवधान)** 20 साल की पोलिटिकल लाईफ में आज तक हमने कभी ऐसा नहीं किया। हम अपोज़ीशन में थे, तब भी हम नहीं करते थे, अभी हम कैसे करेंगे? मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि पहले सुन लीजिए, सुनने के बाद फिर पूछिएगा। हम बैठ जाएंगे। हम तो बैठ ही रहे हैं। दो घंटे हो गए, हम तो बैठ ही रहे हैं। जब कोई माननीय सदस्य उठते हैं तो हम बैठ जाते हैं।

2.00 म०प०

जब हम ओपन दिमाग से सुन रहे हैं बहस कर रहे हैं तो इसमें क्या दिक्कत है। मैं यह कह रहा था कि 9 जोन बन गए। उसके बाद फिर 1966 और आज उसके बाद 31 साल हो गए और 31 साल में कोई नया जोन बना ही नहीं और 1956 से 1966 तक 9 जोन ही चला। फिर 1984 में रेलवे सुधार कमेटी ने औचित्य ठहराया कि 4 जगह होने चाहिए। उसने क्राइटेरिया बांधा कि जैसे वर्क लोड होता है, देश की भौगोलिक स्थिति तो वही है। जब जमीन उतनी है और स्टेट बढ़ गए, जिले बढ़ गए तो रेलवे पर तो वर्क लोड हो रहा है, तो आप रेलवे को सेंट्रालाइजेशन करके रखना चाहते हैं। तो उसके बाद उन्होंने कहा कि चार जोन बढ़े। रेलवे सुधार कमेटी ने फिक्स किया कि इंडेक्स 125 हो जाएगा और उससे ऊपर ग्राफ हो जाएगा तो एक नया जोन बन जाएगा। आज इंडेक्स दो हजार से ऊपर हो गया है इसका मतलब है 16 जोन। कहते हैं कि इसमें राम विलास पासवान ने मामला लटकाए रखे था कि बिलासपुर बने या जबलपुर बने यहां बने या वहां बने इसी को उधेड़बुन में मामला था। तो हमने पहले लॉट में जो भी एक्सपर्ट कमेटी की रिपोर्ट आई तथा उड़ीसा के लोगों को सेंटिमेंट का मामला था, वहां कमेटी ने रिपोर्ट दी। बिहार में इतना ही किया कि पटना में नहीं देकर हाजीपुर में दे दिया, राम विलास पासवान अपने घर में ले आए। हाजीपुर में जमीन है तो हम पटना में खरीदते। पटना राजधानी है तथा वहां हमारे पास में जमीन नहीं है, हाजीपुर में जमीन उपलब्ध है तथा उत्तरी बिहार के लोग—रामदेव भंडारी जी वगैरह सब लोगों को मालूम है कि निग्लेक्टेड एरिया है, नेपाल का बोर्डर का इलाका है, तो वहां कर दिया। तो हो गया। अब उसके लिए हाय तौबा हो रही है है कि एक हजार करोड़ रुपए का खर्च लगेगा, इतना खर्चा लगेगा कि जोन क्यों बन गये, मुद्रा-स्फीति इसी से बढ़ रही है....**(व्यवधान)** आप पहले सुनिए तो।

श्री लक्खीराम अग्रवाल: हाजीपुर के बारे में हमें आपत्ति नहीं है। जैसा आपने हाजीपुर के लिए कहा है उसी प्रकार से बिलासपुर के लिए भी कहें।

श्री राम विलास पासवान: मैं मंत्री हूं। तो हमारे ऊपर चार्ज लगता है कि तो हमको सफाई देने का भी हक मिलना चाहिए। अब बिलासपुर का मामला है जब मैं मंत्री नहीं था वहां मीटिंग में गया था। हमने बिलासपुर में कहा था कि हर एक डिस्ट्रिक्ट से फायदेमंद है लेकिन दिक्कत हमारे सामने थी कि रिपोर्ट आ गई। अब उस रिपोर्ट के आधार पर नहीं चलते हैं तो कोई भी आदमी कोर्ट में चला जाए कि स्टे कर दो। हम लागू भी करें और स्टे भी हो जाए। इसलिए हमको इस बात की खुशी है कि चाहे बी०जे०पी० के सांसद हों, चाहे कांग्रेस के नेता हों, चाहे वहां के मुख्य मंत्री हों, चाहे जनता दल के हों, चाहें सी०पी०एम० के हों हर पार्टी के लोगों ने जबलपुर के बनने का स्वागत किया है। यह नहीं कहा कि आपने क्यों बनाया। आपकी मांग है कि जबलपुर अब बढ़ गया है बिलासपुर को भी बनना चाहिए। इसीलिए मैंने कहा कि आप हमसे भी मिले थे, हम सब प्रधान मंत्री से भी मिले थे। उस संबंध में बातचीत चल रही है। इसलिए मैंने कहा कि जो जानकारी है ठीक है। आप यहां उठाते हैं, निश्चित रूप से आपकी आवाज कंस्टीट्यूंसी में जानी चाहिए। कितनी प्रगति हुई है यह आपको भी मालूम है। इस संबंध में मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि सरकार का कोई निगेटिव एटीट्यूड नहीं है।

श्रीमती वीणा वर्मा (मध्य प्रदेश): बिलासपुर जोन की मांग जायज है और सब इंफ्रास्ट्रक्चर है, यहां कुछ अतिरिक्त फंड नहीं दिया जाना है तो फिर बिलासपुर का

जोन कब तक देंगे। क्या कारण है? कारण तो आपने बहुत बताए हैं। यह गंभीर विषय है।

श्री गोविन्दराम मिरी: माननीय मंत्री जी, एक मिनट मैं भी कहना चाहता हूं। फिफ्थ पे कमीशन ने आपने जो 6 नए जोन खोले हैं उसके संबंध में आपत्ति करते हुए कहा है...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): आपत्ति को रहने दीजिए, वही बात करिए। जो बात है उसका तो उन्होंने स्पष्टीकरण दे दिया। आप बिलासपुर के बारे में बोल लीजिए।

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं यह कह रहा हूं कि बिलासपुर में सारी जमीन है, मकान हैं, इंफ्रास्ट्रक्चर है। घोषणा कर दीजिए। हमको कोई फाइनेंसियल एसिस्टेंट भी नहीं चाहिए।

श्री राम विलास पासवान: हमारा नहीं है लेकिन उसको कैसे किया जाए? देखिए जब कोई घोषणा होती है, तो उसके बाद नई चीज़ आती है। और भी उसकी डिमांड्स होती हैं और तमाम चीज़ें हैं इसलिए मैंने कहा कि उसको बजाय यहां डिसकस करने के, हम लोग अलग से बैठ कर उसको सॉर्ट आऊट करेंगे तो ज्यादा बेहतर होगा बनिस्बत इसके कि सरकार की ओर से हम ना कहें और आप हां कहें तो वह ठीक नहीं होता है। इसलिए मैंने कहा कि...**(व्यवधान)**...

श्रीमती वीणा वर्मा: बिलासपुर की जायज़ मांग तो सालों से है।

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): वीणा जी, बैठ जाएं। उन्होंने कह दिया है कि बैठ कर आप लोगों के साथ चर्चा करके इसका हल निकालेंगे।

श्रीमती वीणा वर्मा: देखिए, चर्चा तो कई बार कर चुके हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विलास पासवान: दो बजे से आम बजट पर चर्चा होनी है तो मैं इसी के साथ तमाम माननीय सदस्यों का...**(व्यवधान)**...

श्री जुलालुदीन अंसारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने सवाल उठाया था...

†[श्री जलालुद्दीन अंसारी: आपने मेरे सवाल का जवाब नहीं दिया है। मेरा सवाल था सर्किट के बारे में। गया-पटना रेल खंड दोहरीकरण के बारे में। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इसका जवाब दें।...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): आपका जवाब दे दिया उन्होंने। आप थे नहीं यहां। आपका जवाब दे दिया है।

श्री जलालुदीन अंसारी: मेरे सवाल का जवाब नहीं दिया है। मेरा सवाल था सर्किट के बारे में। गया-पटना रेल खंड दोहरीकरण के बारे में। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इसका जवाब दें।...**(व्यवधान)**...

†[श्री जलालुद्दीन अंसारी: आपने मेरे सवाल का जवाब नहीं दिया है। मेरा सवाल था सर्किट के बारे में। गया पटना रेल खंड दोहरीकरण के बारे में। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इसका जवाब दें।...**"मदाखलत"**...]

SHRI R. MARGABANDU: Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to make one point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): MR. Chavan wants to speak.

SHRI S.B. CHAVAN: Mr. Vice-Chairman, Sir, I have to seek some clarifications and I will leave it to the discretion of the hon. Minister to reply or not to reply to my clarifications. If he feels that his case is going to be weakened if he gives a reply, I will not force him to reply me to on any point.

First of all, I was given to understand that you did not have any five-year plan. But today's reply clearly shows that they have a long-term plan for 15 years. It is also clear that they have to fit in their five-year plan in this long-term plan. I would like to understand what exactly has been the performance of the Railways.

†[श्री जलालुद्दीन अंसारी: आपने हमारा संतोषजनक जवाब नहीं दिया है। मैंने सवाल उठाया था।...]

†[ ]Transliteration in Arabic Script.

They should have given us a clear picture as to what their five-year plan was.

Mr. Minister, your Performance Budget does not give all the details. I had gone through it. That is why I was interested to find this out from you. You can tell me about this either today or send me a written reply indicating that such and such are your proposals in the five-year plan and in the 15-year plan. You can tell me that these are the things which have been incorporated in your plans and you have been trying to implement some of them. Almost daily we find advertisements in the newspapers that the foundation stones are being laid for some project; some new lines are being constructed. I can understand if it is said that an elected Government should have some flexibility. I would not object to that. But the whole thing cannot be *ad hoc*. It has to fit in the plan as whole. Taking that point of view, I would like to know if my assumption is correct. This is one thing.

From the point of view of helping the Railway Board, the Railway Ministry, to enable it to fulfil its social obligations to the society at large, I made a point. The point about social obligations was raised. What is the total cost? What is the cost of new lines in the backward areas? You quantify and tell us that this is the total amount involved in discharging your social obligations and that those works were not according to the 15-year plan or the five-year plan. But the Government had to concede on certain issues involving backward areas, remote areas and other neglected areas. You have undertaken laying of certain new lines and these are your social obligations. If you can quantify the cost your social obligations, then you will be entitled to ask greater amounts as budgetary support. It is in this context that I wanted you to give us that information. We will try to help the Ministry. If you are really interested in giving us this kind of information, then we will be able to help you out.

The third thing about which I was very much interested is about the average figure furnished to us in respect of revenue earning freight traffic. I had mentioned this in my speech. We would like to have the details relating to revenue earning freight traffic zone-wise, division-wise. But you have given us an average figure. The figure which you have given, *i.e.*, 395 MT, is the average figure. This figure does not necessarily mean that every zone has been able to work up to its optimum capacity. That is why we are interested in finding out and I sure that our colleagues in the Standing Committee will also take up this issue as to whether each Zone, each Division, is, in fact, doing its level best to make the maximum possible potential available or not. In fact, that is the real source of your income. If income were to rise, then 410 MT that you have promised — and if there is a possibility to increase the same — is a matter about which I would like to be informed.

I would take up the rest of the questions separately. But these were the main policy issues. In fact, I wanted some kind of an explanation or clarification from the Minister with this in view. If it is inconvenient to you, I will not insist. But if it is going to strengthen your case while pleading with the Planning Commission or the Finance Ministry, then it is okay. Otherwise, I will be the last person to put you in an awkward position. There is one more point and I have done, Sir. That point is about debt-servicing. What exactly is the total debt-servicing that the Railways have to discharge or have you reached the maximum limit because then there is hardly any possibility for going in for greater market borrowing? These are the points on which I need clarification. Sir *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): We have also to exceed the time allotted for this.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी के उत्तर से बहुत संतुष्ट हूं। रेलों को सुधारने के लिए 9-10 महीनों से जो कार्य-प्रणाली उनकी है वह प्रसंशनीय है। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। लेकिन रेलों की एक बड़ी गंभीर समस्या है। मंत्री जी ने इसका उत्तर तो दिया है लेकिन उसका पूरा उत्तर नहीं हो पाया है। महोदय, रेलों में जो असुरक्षा है, अभी पिछले महीने तीन ट्रेन डकैतियां हुई हैं, माननीय रेल मंत्री महोदय ने दिल्ली के एक बहादुर इंसपेक्टर का जिक्र किया जो ट्रेन में ड्यूटी कर रहा है और जिसके ऊपर आक्रमण हुआ और जो मारा गया। उसके आश्रितों को दो लाख रुपए दिए गए और उनके परिवार के एक व्यक्ति को नौकरी देने का वायदा किया। इसके लिए मैं उनकी प्रशंसा करता हूं। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि यह समस्या रोज की है। ट्रेनों में बराबर डकैतियां हो रही हैं, अपराध हो रहे हैं। लेकिन रेल मंत्री जी ने इसके बारे में कुछ नहीं कहा कि इसके लिए वे क्या उपाय करने जा रहे हैं ताकि भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति न हो।

इसी से संबंधित दूसरा प्रश्न मेरा मान्यवर यह है कि जो जी० आर० पी० विभाग है, सिविल पुलिस में जिन लोगों को सजा दी जाती है उन लोगों को जी० आर० पी० में भेज दिया है और वे वहां जाकर स्वयं अपराध करते हैं। तो क्या रेल मंत्री जी कोई ऐसी व्यवस्था करेंगे, यह क्रांतिकारी कदम उठायेंगे कि जी०आर०पी० को खत्म किया जाए और कोई अपनी रेलवे फोर्स का निर्माण करें जिसके ऊपर उनका पूरा नियंत्रण हो। आपने अभी कहा है कि हमारा उन के ऊपर कोई नियंत्रण नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): अब आप समाप्त करिए।

श्री ईश दत्त यादव: आप उनकी करेक्टर-रोल एन्ट्री नहीं कर सकते। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): We have already exceeded the time limit. Let the Minister speak now.

श्री ईश दत्त यादव: क्या आप जी० आर० पी० को खत्म करके अपनी कोई फोर्स बनायेंगे ताकि वह रेलों में सुरक्षा का काम कर सके।

SHRI VAYALAR RAVI: Sir,...

SHRI VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Only one sentence, Mr. Ravi.

SHRI VAYALAR RAVI: Sir, people coming in long distance trains from Kerala get their tickets booked for many destinations in North India. Unfortunately, after Banswara the trains stop at more than 20 stations. That makes it very inconvenient. People get into the reserved compartments and there are lots of complaints. There is a lot of harrassment. Will the hon. Minister please examine this?

SHRI R. MARGABANDU: Sir, the villagers were asked to deposit Rs. 10 lakhs for providing level crossings. Is it the policy of the Government to demand lakhs of rupees from the villages for provision of level crossings?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): We are not starting a questions-answer session again. Please, let the Minister speak now.

SHRI R. MARGABANDU: I only raised a small point. The villagers were asked to deposit ten lakhs of rupees for level crossings. Is it the policy of the Government?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Let the Minister speak, please.

श्री राम विलास पासवान: ठीक है। आपने जो कहा है उसको हम इक्जामिन करवा लेते हैं। जो चव्हाण साहब ने कहा है उस संबंध में हम कहना चाहते हैं कि हम डिटेल में बाद में सूचना दे देंगे — फ्रेट के संबंध में कि जोनवाइज कितनी आमदनी है। हम रात में बैठते हैं। हम चाह रहे थे कि वजन का भी पता लगाएं और आमदनी का भी कि कितनी है। आमदनी का तो छप जाता है एक्सप्लेनेट्री मेमोरेंडम में जो बजट का है लेकिन वजन का अभी हम पता लगा रहे हैं और इस संबंध में और भी डिटेल लिखकर भेज देंगे। जहां तक आपने फ्रेट का पांच साल के प्लान के संबंध में कहा है, पांच साल की प्लानिंग का जो मैट्रिक टन लक्ष्य हमने रखा था वह 418 का हमारा लक्ष्य था इसके अगेंस्ट हम 408 तक पहुंचे हैं। यह हमारा है। लेकिन और भी जो डिटेल्स हैं

मैं दे दूंगा। मैंने सब पढ़ा है और एक-एक प्वाइंट के ऊपर मैंने अधिकारियों से कहा है कि कल रात में ही एक-एक प्वाइंट के ऊपर जवाब दें चूंकि हम भी इंटरेस्टेड हैं जानकारी के लिए इन सारी चीजों में। यह अपने कंजम्पशन के लिए भी है और आपको तो जानकारी होगी ही। इसलिए मैं आपको निश्चित रूप से उसको भिजवाने का काम करूंगा। एडवर्टाइजमेंट वगैरह का कहा है। इसके लिए भी मैंने पता लगवाया था। उसका एक अलग से हमारे यहां एक डिपार्टमेंट ही है। उसका एक नियम है। वर्चुअली कहिए कि हम तो रोक ही रहे हैं। जैसे कल भी देखे होंगे कि इतना बड़ा था बारमूला का और वहां का। फिर भी हमने कहा कि सब पेपर्स में मत दो। कुछ एक पेपर्स में निकला। हमारे दूसरे सदन में भी लोग कह रहे थे। मैं आपको नहीं कहता हूं। लेकिन मैंने जब पूछा अपनी मिनिस्ट्री से तो बताया कि यह सिस्टम हमारे यहां, रेलवे मिनिस्ट्री में शुरू से ही है तो मैंने कहा कि शुरू से अभी तक किसी ने इस मामले को नहीं उठाया। यह तो बेचारे गरीब राम विलास पासवान जब बने हैं तब ही यह मामला बार-बार क्यों उठ रहा है। इसलिए मैं कोशिश कर रहा हूं।

मैं तो दिल्ली में रात में आता हूं। 6 बजे के बाद, 12 बजे, 2 बजे रात तक आफिस में मैं डेली बैठता हूं। कल भी मैं 2 बजे रात तक बैठा था। आफिस का काम हम रात में करते हैं।

श्री एस० बी० चव्हाण: मेरा आब्जेक्शन एडवर्टाइजमेंट में नहीं था। एडहाक नहीं है यह पूछ रहा था... **(व्यवधान)**

श्री राम विलास पासवान: दिन में भी करते हैं। तो हम कोशिश नहीं करते हैं। हम कोशिश करते हैं कि ठीक है अपना करो। लेकिन कभी-कभी लोकल लोगों को बहुत गुस्सा होने लगता है कि यहां का तो आपने कर दिया, हमारे यहां का जब कोई कार्यक्रम हो रहा है तो हमारी कांस्टीटुएंसी की कोई इज्जत है कि नहीं। हमारी कोई इज्जत है कि नहीं। तो उसमें थोड़ा बहुत देखना चाहते हैं। लेकिन मैं आपको इतना विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आपके आशीर्वाद से आपकी जो परसनैलिटी है या आपकी जो परसनैलिटी है या बख्त साहब की जो है, या जो हो गया है इसमें लोगों को अब कोई चेहरा वगैरह दिखलाने की बहुत जरूरत नहीं है। लेकिन एक थोड़ा सा एडवर्टाइजमेंट का होता है उससे जो लोकल लोग हैं, जो लोकल एम० पीज भी हैं या जो लोकल प्रोजेक्ट्स हैं वे हाइलाइट होते हैं। उस दृष्टिकोण से भी हम लोग करते हैं। लेकिन बाकी अभी जो आपने कहा है हम उसको डिटेल में लिखकर भेज देंगे। और भी माननीय सदस्यों को कहना चाहते हैं, पालिसी के मामले पर भी या और पर भी चूंकि समय का अभाव है इसलिए उन सब मामलों पर, एक-एक करके आपने जितने प्वाइंट्स उठाए हैं उसमें चाहे जितना भी हमको विस्तार में जाना पड़ेगा हम विस्तार में जाकर आपको जवाब भेजने का काम करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं सभी माननीय सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और इस सदन में लेखानुदान की 1997-98 की मांग और 1996-97 के लिए अनुदान की पूरक मांगें विचारार्थ प्रस्तुत करता हूं।

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 1997

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं कि—

> "रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1997-98 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर, जिस रूप में वह लोक सभा द्वारा पारित किया गया है, विचार किया जाए।"।

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): I shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री राम विलास पासवान: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक को लौटाया जाए।

The question was put and the motion was adopted.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL,1997

रेल मंत्री **(श्री राम विलास पासवान):** महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं कि.

> 31 मार्च, 1995 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कुछ सेवाओं के लिए